

Digitized by the Internet Archive
in 2023 with funding from
University of Toronto

<https://archive.org/details/31761116508367>

AL
YC31
-D27

161



First Session
Thirty-ninth Parliament, 2006

Première session de la
trente-neuvième législature, 2006

SENATE OF CANADA

SÉNAT DU CANADA

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

*Délibérations du Comité
sénatorial permanent de la*

National Security and Defence

Sécurité nationale et de la défense

Chair:

The Honourable COLIN KENNY

Président :

L'honorable COLIN KENNY

Monday, June 12, 2006 (in camera)

Le lundi 12 juin 2006 (à huis clos)

Issue No. 3
(Volume 3 of 3)

Fascicule n° 3
(Volume 3 de 3)

Fifth meeting on:

Canada's national security policy

Cinquième réunion concernant :

La politique de sécurité nationale du Canada

INCLUDING:

THE SECOND REPORT OF THE COMMITTEE
(The Government's No. 1 Job — Securing the Military
Options it Needs to Protect Canadians)
(APPENDICES)

Y COMPRIS :

LE DEUXIÈME RAPPORT DU COMITÉ
(La priorité n° 1 du gouvernement, Se doter des moyens
militaires nécessaires à la protection des Canadiens)
(ANNEXES)



THE STANDING SENATE COMMITTEE ON
NATIONAL SECURITY AND DEFENCE

The Honourable Colin Kenny, *Chair*

The Honourable J. Michael Forrestall, *Deputy Chair*
and

The Honourable Senators:

Atkins	* LeBreton, P.C.
Banks	(or Comeau)
Campbell	Meighen
Day	Moore
* Hays	Poulin
(or Fraser)	

*Ex officio members

(Quorum 4)

Changes in membership of the committee:

Pursuant to rule 85(4), the membership of the committee was amended as follows:

The name of the Honourable Senator Dallaire is substituted for that of the Honourable Senator Day (*June 7, 2006*).

The name of the Honourable Senator Day is substituted for that of the Honourable Senator Dallaire (*June 7, 2006*).

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DE LA
SÉCURITÉ NATIONALE ET DE LA DÉFENSE

Président : L'honorable Colin Kenny

Vice-président : L'honorable J. Michael Forrestall
et

Les honorables sénateurs :

Atkins	* LeBreton, P.C.
Banks	(ou Comeau)
Campbell	Meighen
Day	Moore
* Hays	Poulin
(ou Fraser)	

*Membres d'office

(Quorum 4)

Modifications de la composition du comité :

Conformément à l'article 85(4) du Règlement, la liste des membres du comité est modifiée, ainsi qu'il suit :

Le nom de l'honorable sénateur Dallaire est substitué à celui de l'honorable sénateur Day (*le 7 juin 2006*).

Le nom de l'honorable sénateur Day est substitué à celui de l'honorable sénateur Dallaire (*le 7 juin 2006*).

THE GOVERNMENT'S No. 1 JOB

Securing the Military Options It Needs to Protect Canadians

**An Interim Report of the Senate Committee
on National Security and Defence**

June 2006

TABLE OF CONTENTS

The Point of this Report	1
The Mandate of this Report	3
PART I	13
National Challenges	13
PART II	25
Directional Challenges	25
CHAPTER 1	27
Follow Strategic Policy	27
CHAPTER 2	29
Providing Adequate Financing	29
PART III	59
Practical Challenges	59
CHAPTER 1	61
Getting More Good People	61
CHAPTER 2	85
Acquiring More and Better Equipment	85
CHAPTER 3	87
Rationalizing Infrastructure	87
CHAPTER 4	95
Fix The Procurement Process	95
PART IV	113
The Tools to do the Job	113
CHAPTER 1	117
Navy	117
CHAPTER 2	133
Army	133
CHAPTER 3	145
Air Force	145
CHAPTER 4	157
Other Capabilities	157
APPENDIX I	175
Order of Reference	175
APPENDIX II	177
Index of Recommendations	177
APPENDIX III	185
Extract from the Chief of the Defence Staff's Action Team 1 Report	185
Part 1– Executive Summary	185

APPENDIX IV	189
Defence Spending as a Percentage of GDP	189
Defence as a Percentage of Total Government Expenditures	190
APPENDIX V	191
Detailed Comparison with Other Countries.....	191
APPENDIX VI	197
Current Manning Levels	197
APPENDIX VII	199
Current Canadian Forces Missions	199
APPENDIX VIII	205
The Department of National Defence's	205
Procurement Process	205
APPENDIX IX	209
Departmental Expenditure Authorities	209
APPENDIX X	213
The Utility of Canada's Victoria Class Submarines	213
APPENDIX XI	221
Deployment of DART to Pakistan.....	221
APPENDIX XII	229
Glossary.....	229
APPENDIX XIII	247
Who the Committee Heard From.....	247
APPENDIX XIV	285
Biographies of Committee Members	285
APPENDIX XV	297
Biographies of the Committee Secretariat	297

APPENDIX I

Order of Reference

Extract from the *Journals of the Senate*, Thursday, April 27, 2006:

It was moved by the Honourable Senator Kenny, seconded by the Honourable Senator Moore:

That the Standing Senate Committee on National Security and Defence be authorized to examine and report on the national security policy of Canada. In particular, the Committee shall be authorized to examine:

(a) the capability of the Department of National Defence to defend and protect the interests, people and territory of Canada and its ability to respond to and prevent a national emergency or attack, and the capability of the Department of Public Safety and Emergency Preparedness to carry out its mandate;

(b) the working relationships between the various agencies involved in intelligence gathering, and how they collect, coordinate, analyze and disseminate information and how these functions might be enhanced;

(c) the mechanisms to review the performance and activities of the various agencies involved in intelligence gathering; and

(d) the security of our borders and critical infrastructure.

That the papers and evidence received and taken during the Thirty-seventh and Thirty-eighth Parliaments be referred to the Committee; and

That the Committee report to the Senate no later than March 31, 2007 and that the Committee retain all powers necessary to publicize the findings of the Committee until May 31, 2007.

After debate,

The question being put on the motion, it was adopted.

Paul C. Bélisle

Clerk of the Senate

APPENDIX II

Index of Recommendations

1. Canadian defence budgets be based on longer-term thinking about the security needs of Canadians, rather than short-term fixes to manpower shortages and equipment rust-out.
2. The Government should grow to, and maintain the annual budget of the Department of National Defence at, between \$25 Billion to \$35 Billion by 2011-2012 to increase its capacity to protect Canadians and their interests at home and abroad, and to contribute to international peace and security.
3. A minimum of 30 per cent of the defence budget be allocated to capital expenditures every year to ensure that Canadians serving their country have the infrastructure and equipment they need to do their jobs well, with as little threat to their lives as possible.
4. The Government should immediately cancel the Expenditure Review Committee commitments affecting the Department of National Defence and ensure that the Department has use of at least the full allocation of the original \$12.8 billion over five years allocated by the previous Government AND the additional \$5.3 billion over the next five years, promised by the current Government.
5. The Canadian Forces increase the authorized strength of critical, high-demand trades to ensure an operationally sufficient supply of personnel in those trades, so that deploying operational units are never undermined by a lack of specially trained personnel to do critical technical tasks; and that the Canadian Forces recruiting and training system is specifically geared to sustain those levels.
6. The Canadian Forces should maintain regular strength of 90,000 personnel. This is the minimum needed to keep 75,000 trained and effective personnel – the number required to sustain the domestic and overseas tempo Canada may be required to protect its citizens and advance their interests.

7. The Government publicly commit to a moratorium on additional deployments of the Canadian Army until it has reached a steady state of personnel, likely around 2011-2012.
8. The Canadian Forces should build a recruiting and training system that can recruit and train the personnel necessary to maintain a steady state level of 90,000 personnel.
9. All recruiting processes should be streamlined so that every transaction is electronic and transferable between Canadian Forces' components.
10. The Canadian Forces expand incentive programs to ensure that qualified personnel do not leave the Canadian Forces.
11. The Canadian Forces be allocated the resources to allow them to create a Navy demonstration team to co-ordinate recruiting activities with ship visits to Canadian cities and complement the Snowbird and Skyhawks.
12. Once new recruits are trained, the Canadian Forces should utilize them to attract other new recruits by allowing them to go home for short periods of special leave to encourage others with similar potential to join the Forces.
13. The Canadian Forces should shorten the recruitment process for both the Regular Forces to a maximum of one-month between enrolment and the commencement of basic training.
14. The Department of National Defence should be allocated enough funds to invest at least 4 per cent of Realty Replacement Cost annually – the amount recommended by Treasury Board guidelines – toward the maintenance and replacement of its infrastructure to address outstanding deficiencies caused by years of underfunding.
15. The Department of National Defence:
 - a) Consolidate its aging armouries;
 - b) Initiate a National Reserves Construction and Rationalization Program that will build or lease modern accommodation for Reserve units, with

particular attention to creating shared-use facilities with local or provincial agencies where possible.

16. The Department hire experienced private contract personnel to quickly expand its project management capacity.
17. The Government eliminate duplication of approval levels between the Department of National Defence, Public Works and Government Services Canada, and the Treasury Board to reduce the average time between the identification of a deficiency and award of a contract by two-thirds.
18. The Government increase
 - a. the expenditure authority of the Minister of National Defence to \$500 million for any capital project; and,
 - b. increase the monetary threshold value of those defence-related projects that must be reviewed by Cabinet – also known as Major Crown Projects – to \$500 million.
19. The Department of National Defence should create two High Readiness Task Groups – one based on the Atlantic coast and one on the Pacific coast.
20. The Canadian Forces accelerate the Single-Class Surface Combatant project as a successor to the Iroquois-class Destroyers and the Halifax-class Frigates, with the goal of first delivery by 2013.
21. The Canadian Forces complete the Frigate Life Extension Project as efficiently as possible to minimize any reduction in the capacity of the Forces.
22. The Department acquire enough capacity to have at least one Joint Support Ship available at high readiness on each coast at all times, which requires at least four ships.
23. The Government should provide the Department with whatever resources it requires to acquire four Joint Support Ships as quickly as possible, with first delivery by 2010.

24. The Canadian Forces should acquire sufficient Landing Platform Dock vessels or their equivalent, each capable of carrying an Army battle group and its equipment at a time.
25. The Government should provide the Department with whatever resources it requires to acquire four Landing Platform Dock-like ships as quickly as possible.
26. The Canadian Forces should restore its submarine capability by making Canada's four submarines operational as quickly as possible, setting in place plans for their mid-life refit as necessary, and outlining a plan for their eventual replacement by a new generation of submarines.
27. The Government aggressively pursue the recapitalization of the Navy and Coast Guard fleets as quickly as possible, wherever the most cost-effective solutions can be acquired;
28. The Government maintain steady funding for new ships to support rational and timely fleet management;
29. The Government ensure that any non-defence related premium that arises from a procurement decisions for Navy ships not be borne by a government department such as Industry or Heritage Canada, and not the Department of National Defence.
30. The Department of National Defence should accelerate the Integrated Soldier System Project relying on proven capabilities, to achieve full operational capability by 2009.
31. The Department of National Defence should accelerate the Land Force Intelligence, Surveillance, Target Acquisition and Reconnaissance (LF-ISTAR) project, with the aim for full operational capability not later than 2009.
32. The Government should accelerate the acquisition of approximately 2,900 Medium Support Vehicle Systems (MSVS), with the intent to take first delivery no later than 2008.

33. The Government should accelerate the acquisition of the next generation of light support vehicles, with the intent to take first delivery no later than 2011.
34. The Government should complete procurement and fielding of the new generation M777 guns no later than 2008
35. The Canadian Forces acquire a fleet of 6 to 8 strategic airlift aircraft by early 2008 that can guarantee a rapid response to emergencies in Canada and around the world and proper support to Canadian operations overseas.
36. The Canadian Forces should replace the oldest 20 to 25 aircraft in its Hercules fleet as an urgent priority with a target of no later than 2007 for the first delivery of the new aircraft with similar capabilities.
37. The Canadian Forces commence procurement of a fleet of 16 to 20 medium-lift helicopters with a target of 2007 for first delivery.
38. The government and the Canadian Forces make it a priority to complete the Aurora upgrade programs in the minimum possible time so that these essential capabilities are once again available to protect Canadians.
39. The government re-energize the “fast track” acquisition of approximately 20 to 24 aircraft to fulfill the fixed-wing search and rescue role so that the first of these aircraft can be delivered by 2007.
40. The Government and the Canadian Forces should acquire, deploy and operate an array of uninhabited air vehicles as an integral component of a national intelligence, surveillance and reconnaissance picture by 2008.
41. DND immediately establish a standing Special Operations Forces Equipment Project Office to address the need for expanded special operations equipment on a continuing basis, for an enlarged Canadian Special Operations Forces formation.
42. The Canadian Forces complete the expansion of JTF-2 by 2009.
43. Other Canadian Forces elements provide further “jump start” formed bodies, commensurate with their ability to do so and in keeping with the unit ability to absorb them. For instance, to follow the lead of The Royal Canadian

Regiment, each of the other Army infantry regiments might provide a company. Or the Royal Corps of Canadian Artillery and the Royal Canadian Armoured Corps could provide a platoon each. The Navy may wish to contribute an initial group of trained boarding party personnel to establish a presence.

44. DND immediately establish a project office to initiate procurement of a modern, combat capable tactical helicopter suitable for use by Canadian Special Operations Forces; and
45. A Special Operations Forces helicopter be acquired by 2009, to be operationally capable when the expanded JTF-2 and the full Canadian Special Operations Regiment reach its full operational capability.
46. The acquisition of medium lift helicopters, recommended earlier in this report, include sufficient numbers to ensure the availability of at least three helicopters, to be placed in support of special operations if needed.
47. In addition to the replacement CC-130 Hercules aircraft called for earlier in this report, DND further procure three additional Hercules aircraft to be dedicated to special operations and appropriately equipped for that role; and
48. Of the three special operations aircraft, at least one be maintained at the same high readiness as the Special Operations Forces it will support.
49. In procuring a fleet of strategic airlift aircraft, as recommended earlier in this report, the aircraft acquired must be suitable for the strategic deployment of Canadian Special Operations Forces direct to the maximum possible number of locations in Canada, in a time and manner appropriate to operational readiness requirements that will be established; and
50. The strategic airlift aircraft required be appropriately adaptable to the support of special operations and that the numbers acquired allow for at least one aircraft to held at the same high readiness as the Special Operations Forces.
51. The Canadian Forces should:
 - a) Station the DART and its equipment at a facility that is co-located with the strategic and tactical airlift that will move it;

- b) Acquire sufficient capable Canadian-controlled strategic airlift to give the DART a global reach within hours;
- c) Establish closer liaison between DART and appropriate government departments and agencies such as the Public Health Agency, the RCMP and Transport Canada;
- d) Conduct joint training exercises to ensure that the DART will be able to operate in efficient harmony with provincial and municipal first responders across the country, and conduct similar exercises with other like-minded nations around the world; and,
- e) Expand the DART's capabilities to deal with a wider array of natural disasters.

52. The government should:

- a) Instruct the Canadian Forces that the Government's default decision will be to deploy the DART where possible, as soon as possible, and the unit should prepare accordingly;
- b) Ensure that regional defence and police attachés are aware of the DART's capabilities and are trained to assist the DART advance team as soon as it is on site;
- c) Speed up federal decision-making on the use of the DART by establishing more effective inter-departmental protocols for its deployment.

53. The Canadian Forces should expand the Canadian Forces School of Military Intelligence and increase the number of trained military intelligence officers.

APPENDIX III

Extract from the Chief of the Defence Staff's Action Team 1 Report Part 1– Executive Summary

INTRODUCTION - THE SECURITY ENVIRONMENT AND CANADA

1. General. The security environment facing Canada and the CF poses a myriad of complex defence and security challenges. Using the failed and failing states that dot the international landscape as havens from which to attack, global terrorism has become a major security threat, while inter and intra-state conflict throughout the world continues to affect Canadians and Canadian interests. In order to meet these challenges effectively, the recently released Defence Policy Statement (DPS – reference A) has provided a new vision for the CF that will require fundamental changes to its organization and culture.

2. Post-Cold War Conflict. Although in general terms the future is uncertain, some of its specific features are more apparent. At the end of the Cold War, many analysts developed the belief that major interstate wars had become a thing of the past and that a more peaceful era, fuelled by liberal democracy and the triumph of the free market over communism, would spread throughout the world.¹²⁹ In the following decade, it became all too apparent that these hopeful predictions bore little resemblance to reality, and that conflict and international strife have been major and enduring features of the post-Cold War security environment, especially in regions characterized by failed and failing states.

¹²⁹ John Mueller, Retreat from Doomsday. The Obsolescence of Major War (New York: Basic Books, 1989), pp. 240–242; Francis Fukuyama, “The End of History?” The National Interest, Summer 1989, available at http://www.marion.ohio-state.edu/fac/vsteffel/web597/Fukuyama_history.pdf#search='the%20end%20of%20history%20the%20national%20interest'; Fukuyama, The End of History and the Last Man (New York: Free Press, 1992); John Keegan, A History of Warfare (New York: Alfred A. Knopf, Inc., 1993), pp. 378–385; Niall Ferguson, The Cash Nexus. Money and Power in the Modern World, 1700–2000 (New York: Basic Books, 2001), pp. 395–425. For opposing views of this argument, see Samuel P. Huntington, “The Clash of Civilizations?” Foreign Affairs Vol. 71 No.1, (Summer 1993), 22–49; Samuel Huntington, The Clash of Civilizations and the Remaking of the World Order (New York: Simon and Schuster, 1996), and perhaps the most concise criticism, Joseph Nye, “What New World Order?” Foreign Affairs Vol. 71 No.2, (Spring 1993), 83–96.

3. Globalization and Canada. The problems created by failing states will continue to be sources of concern for the foreseeable future. The reason for this is that in the globally interconnected world, domestic, continental and international security have become increasingly integrated. Whether a state can compete in the globalized economy will largely determine whether it succeeds or fails. Pressures from within due to the scarcity of resources, including fresh water and sources of energy, and from rapid urbanization, environmental degradation, and pandemic disease will also influence a state's fate.¹³⁰ Moreover, modern communications, which are a by-product of globalization, will mean that these problems will be increasingly difficult for the world's wealthiest countries to ignore. In short, the world has changed fundamentally, and Canada is certainly not the "...fireproof house, far from the sources of conflagration" as Canada's League of Nations delegate Raoul Dandurand boasted in 1927.¹³¹ As the recent history of Afghanistan demonstrates, events in remote countries have an immediate impact at home, and this reality has exposed Canadian complacency and shattered our sense of security.

4. Emerging Threats. Conflict will likely take many forms and will continue to be characterized by a violent clash of wills pulled between Clausewitz's 'paradoxical' trinity: primordial violence, hatred and enmity; the play of chance and probability; and the rationality of policy.¹³² Conflict will range from inter-state and intra-state warfare to asymmetric threats to the Canadian homeland from trans-national terrorist organizations such as Al Qaeda, which have the ability and the willingness to cause a level of damage and destruction once reserved solely for nation-states. Indeed, the nightmare scenario of a terrorist attack employing weapons of mass destruction has forced western societies to view their national security in a new light (including enhancing law enforcement and other domestic security practices) and to draw stronger links between the military and lead civil authorities.¹³³ Indeed,

¹³⁰ Ralph Peters, Beyond Terror. Strategy in a Changing World (New York: Stackpole Books, 2002), pp. 324-325; Michael Klare, "The New Geography of Conflict," Foreign Affairs Vol. 80 No.3 (May/June 2001), 49-61; Nicholas Eberstadt, "The Population Implosion," Foreign Policy, Issue 123, (March/April 2001), 42-53; Susan Raymond, "Foreign Assistance in an Aging World," Foreign Affairs Vol. 82 No.2 (March/April 2003), 91-95; Michael T. Klare, Resource Wars: The New Landscape of Global Conflict, pp. 210-223; John Stremlau, "Ending Africa's Wars," Foreign Affairs Vol. 79 No.4 (July/August 2000), 121-122; Robert Kaplan, The Coming Anarchy: Shattering the Dreams of the Post Cold War (New York: Random House, 2000), pp. 35-38.

¹³¹ Desmond Morton, A Military History of Canada, (McClelland & Stewart Inc., 1992), p. 176.

¹³² Carl von Clausewitz, On War, ed. M. Howard and P. Paret, (Princeton: Princeton University Press, 1976), p. 89.

¹³³ Steven Metz and Douglas V. Johnson II, Asymmetry and U.S. Military Strategy: Definition, Background, and Strategic Concepts (Carlisle, PA: Strategic Studies Institute, 2001), pp. 9-12; The National Strategy for the Physical Protection of Critical Infrastructures and Key Assets (Washington: The White House, 2003), available at: http://www.dhs.gov/interweb/assetlibrary/Physical_Strategy.pdf; Richard A. Falkenrath, "Problems of Preparedness. US Readiness for a Domestic Terrorist Attack," International Security Vol. 25 No. 4 (Spring 2001), 147-86; US Congress, Office of Technology Assessment, Proliferation of Weapons of Mass Destruction. Assessing the Risks,

one of the “great challenges confronting Canada in the years ahead will be defining an appropriate strategy that can deal with the inevitable shifts in US strategic focus as it responds to the evolving war on terrorism.”¹³⁴ Not only will this require an increased focus on security cooperation with the US, but reflective of the interrelated nature of domestic and international security, there will be increased calls for intervention involving ‘coalitions of the willing’ in the failing regions of the developing world.¹³⁵

5. Threats to Canada. The recently released DPS has acknowledged the interrelated nature of domestic and international threats to Canadian security brought about by the increasingly globalized world. Indeed, not only has a global economy emerged, but also a far more interconnected world in terms of ease of travel and communications. Terrorist organizations will continue to exploit these by-products of globalization in order to advance their agendas on the international stage. Moreover, the DPS also acknowledged the link between failed and failing states and the use of these environments by terrorists from which to plan and mount operations against North America. The defence policy states that an “increasingly interdependent world has tightened the links between international and domestic security, and developments abroad can affect the safety of Canadians in unprecedented ways. Today’s front lines stretch from the streets of Kabul to the rail lines of Madrid to our own Canadian shores.”¹³⁶

OTA-ISC-559 (Washington: US Government Printing Office, 1993), pp. 9–11; Thomas J. Badey, “Nuclear Terrorism: Actor-based Threat Assessment,” *Intelligence and National Security* Vol. 16 No. 2 (Summer 2001), 39–45; Brian M. Jenkins, “Will Terrorists Go Nuclear?” *Orbis* Vol. 29 No. 3 (Autumn 1985), 507–516; J. Carson Mark, Theodore Taylor et al., “Can Terrorists Build Nuclear Weapons?” available online at <http://www.nci.org/k-m/makeab.htm>.

¹³⁴ Peter Johnston and Michael Roi, *The Future Security Environment 2025*, ORD Project Report PR 2003/14 (Ottawa: September 2003), p. 31.

¹³⁵ Ralph Peters, *Beyond Terror. Strategy in a Changing World* (New York: Stackpole Books, 2002), p. 325; Stephen J. Blank, “The Future of Transcaspian Security,” *Strategic Studies Institute Paper* (August 2002), pp. 18–19 available at <http://www.carlisle.army.mil/ssi/pdf/PUB111.pdf>; Jeffery Record, “Collapsed Countries, Casualty Dread, and the New American Way of War,” *Parameters*, Vol. 32 No.2 (Summer 2002), 5–7.

¹³⁶ Department of National Defence, *Canada’s International Policy Statement: A Role of Pride and Influence in the World: Defence*, (Ottawa: 2005), p.5.

APPENDIX IV

Defence Spending as a Percentage of GDP

FISCAL YEAR	DEFENCE AS A % OF GDP
1983-84	1.7
1984-85	1.7
1985-86	1.7
1986-87	1.7
1987-88	1.7
1988-89	1.6
1989-90	1.6
1990-91	1.6
1991-92	1.5
1992-93	1.5
1993-94	1.5
1994-95	1.3
1995-96	1.2
1996-97	1.0
1997-98	1.0
1998-99	1.0
1999-00	1.0
2000-01	0.9
2001-02	0.9
2002-03	1.0
2003-04	1.0
2004-05	1.1
2005-06	1.0

SOURCE: Treasury Board Secretariat and Department of National Defence, *Making Sense Out of Dollars 2005-2006*.

Defence as a Percentage of Total Government Expenditures

FISCAL YEAR	DEFENCE AS % OF TOTAL GOVERNMENT EXPENDITURES
1983-84	7.2
1984-85	7.1
1985-86	7.4
1986-87	7.7
1987-88	7.5
1988-89	7.5
1989-90	7.5
1990-91	7.3
1991-92	6.7
1992-93	6.5
1993-94	7.0
1994-95	6.4
1995-96	5.9
1996-97	5.6
1997-98	5.8
1998-99	5.8
1999-00	6.4
2000-01	5.7
2001-02	6.1
2002-03	6.6
2003-04	7.0
2004-05	7.1
2005-06	6.8

SOURCE: Treasury Board Secretariat and Department of National Defence, *Making Sense Out of Dollars 2005-2006*.

APPENDIX V

Detailed Comparison with Other Countries

Defence and Foreign Aid Spending: NATO and G-20

This appendix contains various measures of defence and foreign aid spending of both NATO and G-20 countries.

Data has been collected from several open sources. Numbers for a specific country may vary slightly from table to table or graph to graph. Precise figures vary from source to source, and because of the calculations, rounding errors may occur.

COUNTRY	Population (2004)	Country Data		Defence Expenditure - 2005			Foreign Aid - 2005		
		GDP (2004) (\$US billions)	GDP (2005) (\$US billions)	US\$ (billions)	US\$ per capita	% of GDP	US\$ (billions)	US\$ per capita	% of GDP
Argentina	39,537,943	153.00	181.00	1.79	\$40	0.99%	n/a	n/a	n/a
Australia	20,090,437	637.30	666.00	13.20	\$682	1.98%	1.67	\$25.14	0.25%
Brazil	186,112,794	604.00	783.00	13.17	\$49	1.88%	n/a	n/a	n/a
Canada	32,805,041	978.00	1,079.37	10.90	\$308	1.01%	3.73	\$61.91	0.35%
China	1,306,313,812	1,650.00	1,890.00	29.50	\$19	1.56%	n/a	n/a	n/a
France	60,656,178	2,046.00	2,150.00	41.60	\$669	1.93%	10.06	\$119.56	0.47%
Germany	82,431,390	2,740.60	2,860.00	30.20	\$360	1.06%	9.92	\$82.30	0.35%
India	1,080,264,386	691.20	761.00	22.00	\$18	2.89%	n/a	n/a	n/a
Indonesia	241,973,879	257.60	277.00	2.53	\$10	0.91%	n/a	n/a	n/a
Italy	58,103,033	1,677.80	1,740.00	17.70	\$301	1.02%	5.05	\$41.87	0.29%
Japan	127,417,244	4,622.80	4,700.00	44.70	\$354	0.95%	13.10	\$89.69	0.28%
Korea (South)	47,912,000	680.00	817.00	20.70	\$342	2.53%	0.74	\$5.82	0.09%
Mexico	106,202,903	682.00	740.00	3.09	\$26	0.42%	n/a	n/a	n/a
Russia	143,420,309	582.40	750.00	18.90	\$99	2.52%	n/a	n/a	n/a
Saudi Arabia	26,417,599	250.60	301.00	25.40	\$731	8.44%	n/a	n/a	n/a
South Africa	44,344,136	212.80	231.00	3.40	\$74	1.47%	n/a	n/a	n/a
Turkey	69,660,559	302.80	299.00	8.00	\$122	2.68%	n/a	n/a	n/a
United Kingdom	60,441,457	2,124.40	2,230.00	51.10	\$811	2.29%	10.75	\$103.94	0.48%
United States	295,734,134	11,711.80	12,500.00	495.00	\$1,557	3.96%	27.46	\$54.56	0.22%

SOURCES

Population

The International Institute For Strategic Studies, *The Military Balance 2006 (Volume 106, Number 1 / June 2006)*

GDP

2004 Data: World Bank, World Development Indicators database, Updated 15 July 2005, available at: <http://www.worldbank.org/data/countrydata/countrydata.html>, 2005 Data: The International Institute For Strategic Studies, *The Military Balance 2006 (Volume 106, Number 1 / June 2006)*

The International Institute For Strategic Studies, *The Military Balance 2006 (Volume 106, Number 1 / June 2006)*

Data for all countries derived from the OECD, "TABLE 1: NET DEVELOPMENT ASSISTANCE 2005, Preliminary Data," Aid flows top USD 100 billion in 2005, available at: <http://www.oecd.org/dataoecd/34/27/35418598.pdf>.

Where Foreign Aid data is unavailable, it is because no data could be found or the country is a net recipient of Foreign Aid according to the World Bank.

Foreign aid spending per capita and as a % of GDP was calculated based on the most recent available data on ODA (2005) and comparable population (2004) and GDP (2005) data.

Defence spending per capita and as a % of GDP was calculated based on the most recent available data on defence expenditures (2005) and comparable population (2004) and GDP (2005) data.

There are 19 nation state members of the G-20. The 20th member, European Union, is not represented here.

NOTE: THESE CALCULATIONS ARE ESTIMATIONS ONLY.

EXTRACTED FROM: Department of National Defence, *Making Sense Out Of Dollars 2005-2006 Edition* (March 2006), available at: http://www.admfinco.forces.gc.ca/financial_docs/Msood/2005-2006/intro_c.asp (last visited: June 15, 2006).

NATO DEFENCE BUDGETS IN US\$

The United States projected defence budget for 2005 is approximately US\$472.2B. For comparison purposes United Kingdom's defence budget is estimated at US\$52.8B, France's at US\$54.8B, Germany's at US\$39.3B, Italy's at US\$32.4B, Canada's at US\$12.5B, Turkey's at US\$11.7B, and Spain's at US\$13.6B.

All budget amounts are based on the NATO definition of defence expenditures and may differ from the countries' national budget. However, the use of a unique definition allows for a comparative analysis.

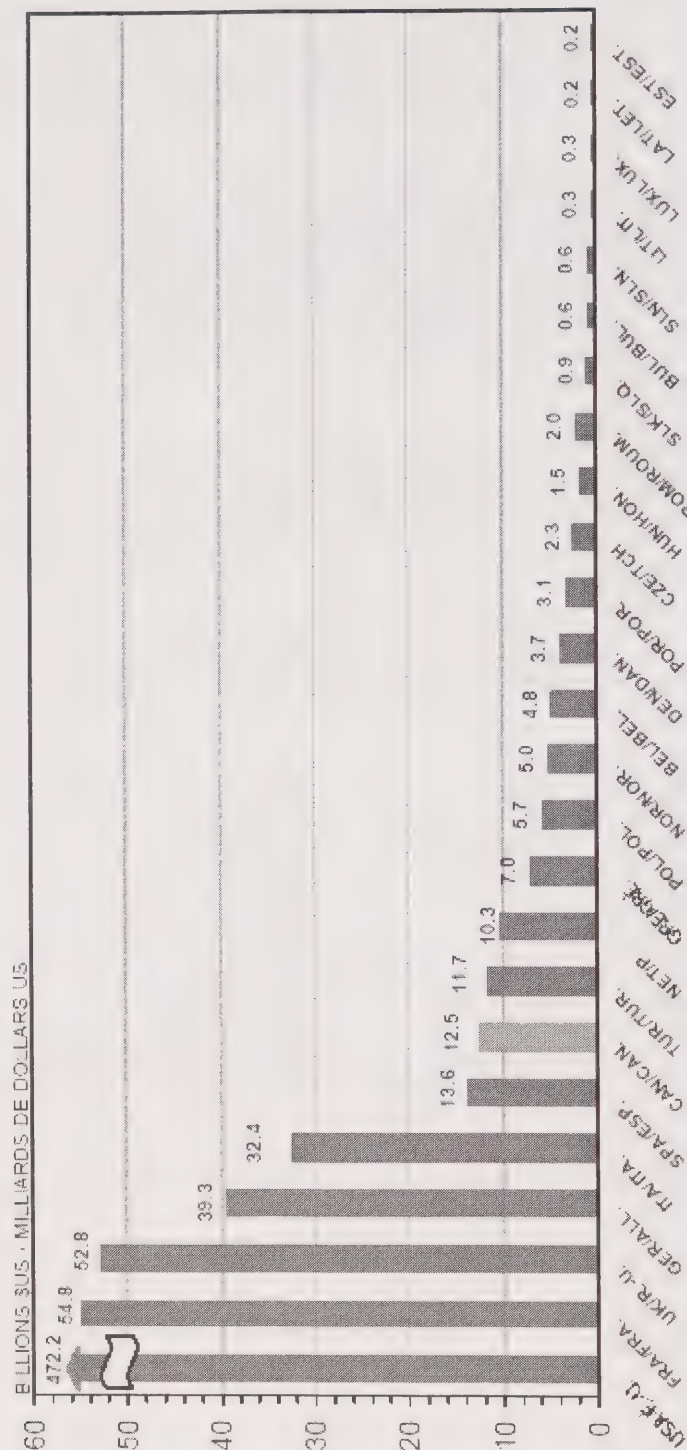
For reference purposes, explanations of the acronyms/abbreviations used on the graph are defined as follows:

BEL - Belgium	LUX - Luxembourg
BUL - Bulgaria	NET - Netherlands
CAN - Canada	NOR - Norway
CZE - Czech Republic	POL - Poland
DEN - Denmark	POR - Portugal
EST - Estonia	ROM - Romania
FRA - France	SLK - Slovak Republic
GER - Germany	SLN - Slovenia
GRE - Greece	SPA - Spain
HUN - Hungary	TUR - Turkey
ITA - Italy	UK - United Kingdom
LAT - Latvia	USA - United States of America
LIT - Lithuania	

Note that Iceland is not included as it does not have armed forces.

NATO DEFENCE BUDGETS IN US \$ / BUDGETS DE DÉFENSE DE L'OTAN EN DOLLARS US

2005 ESTIMATES / ESTIMATIONS DE 2005



SOURCE: NATO PRESS RELEASE DECEMBER 2004
SOURCE: COMMUNIQUE DE PRESSE DE L'OTAN DÉCEMBRE 2004

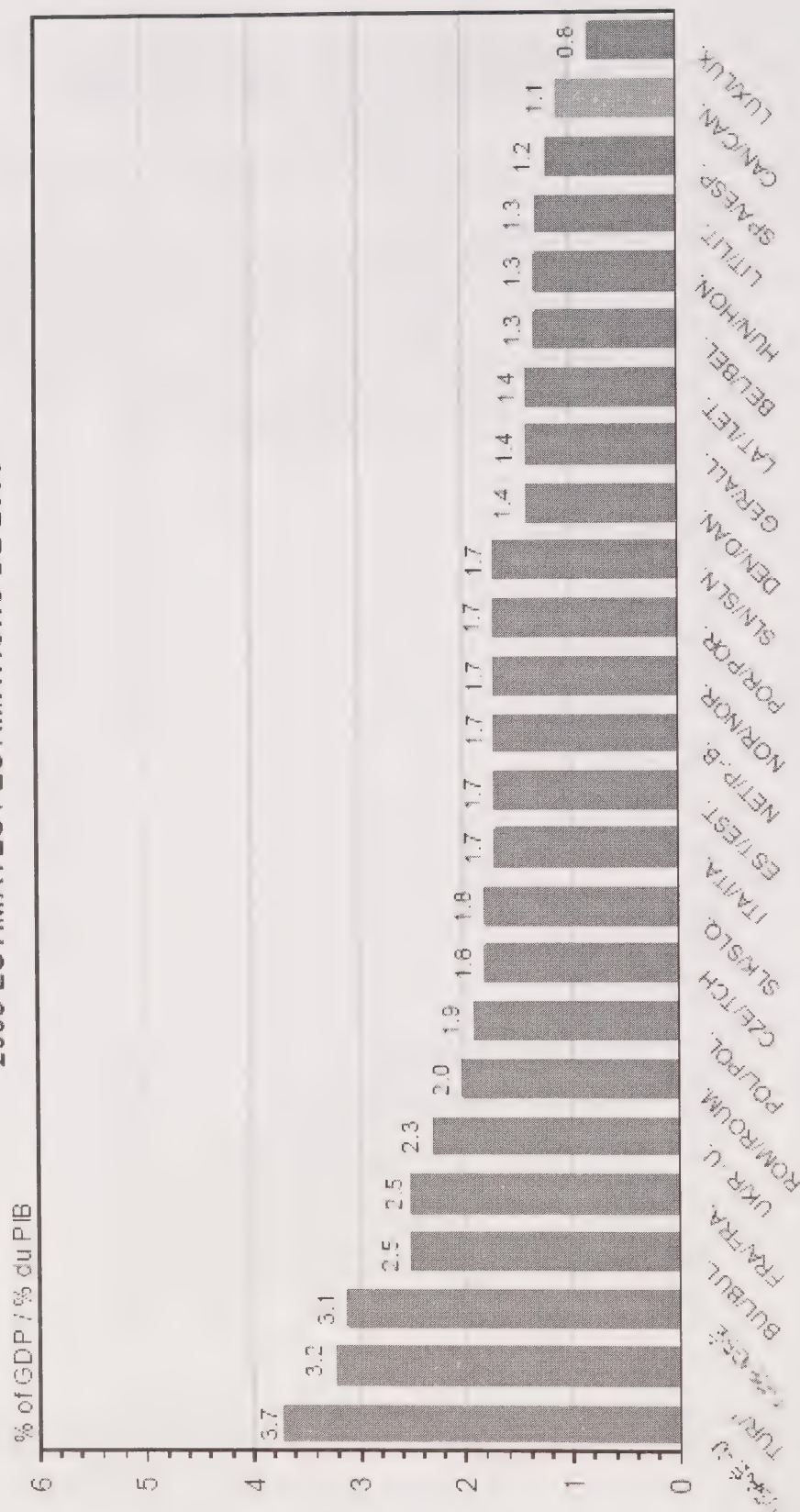
EXTRACTED FROM: Department of National Defence, *Making Sense Out Of Dollars 2005-2006 Edition* (March 2006), available at: http://www.admfincs.forces.gc.ca/financial_docs/Msood/2005-2006/intro_e.asp (last visited: June 15, 2006).

**NATO DEFENCE EXPENDITURES AS A
PERCENTAGE OF GROSS DOMESTIC
PRODUCT**

It is estimated that Canada spent 1.1% of its Gross Domestic Product (GDP) on Defence in 2005. At the other end of the scale, it is estimated that the United States spent 3.7%, Turkey 3.2% and Greece 3.1%. While this ratio is commonly used to compare defence expenditures, it should be used with some caution because of many differences in various national measures of GDP.

NATO DEFENCE EXPENDITURES AS A PERCENTAGE OF GROSS DOMESTIC PRODUCT /
DÉPENSES DE DÉFENSE DE L'OTAN EN POURCENTAGE DU PRODUIT INTÉRIEUR BRUT

2005 ESTIMATES / ESTIMATIONS DE 2005



SOURCE: NATO PRESS RELEASE DECEMBER 2005
SOURCE: COMMUNIQUE DE PRESSE DE L'OTAN DÉCEMBRE 2005

APPENDIX VI

Current Manning Levels

CANADIAN FORCES PERSONNEL STATISTICS

As of May 1, 2006

REGULAR FORCE

Full Strength	64,057
Full Time Reserves	1,344
Regular Force	62,713
Basic Trg (BTL/SUTL)	7,730
Others:	916
(pending release, medically restricted, etc)	
Trained Effective Strength	54,067
Advanced Training List (ATL)	945
Maternity Leave	108
Parental Leave	676
Detention	8
Available	52,330

Distribution by Capability Component	
20,803	Army (includes some BTL)
9,955	Navy (includes some BTL)
13,645	Air Force (includes some BTL)
10,412	HR (majority of BTL)
2,890	Joint Ops
1,645	MAT
1,208	IM
2,155	Misc

RESERVES

	Strength	Units
Primary Reserve	22,032	228
Army	14,162	130
Navy	3,290	24
Air Force	1,697	29
Communications	1,379	23
Medical Group	987	15
Others	517	7
Cadet Instruction Cadre		
Total Current Personnel	6,764	
Rangers		
Total Current Personnel	4,448	
Supplementary Reserve	33,208	

SOURCE: Directorate of Military Human Resource Requirements, National Defence

BTL - Basic Training List

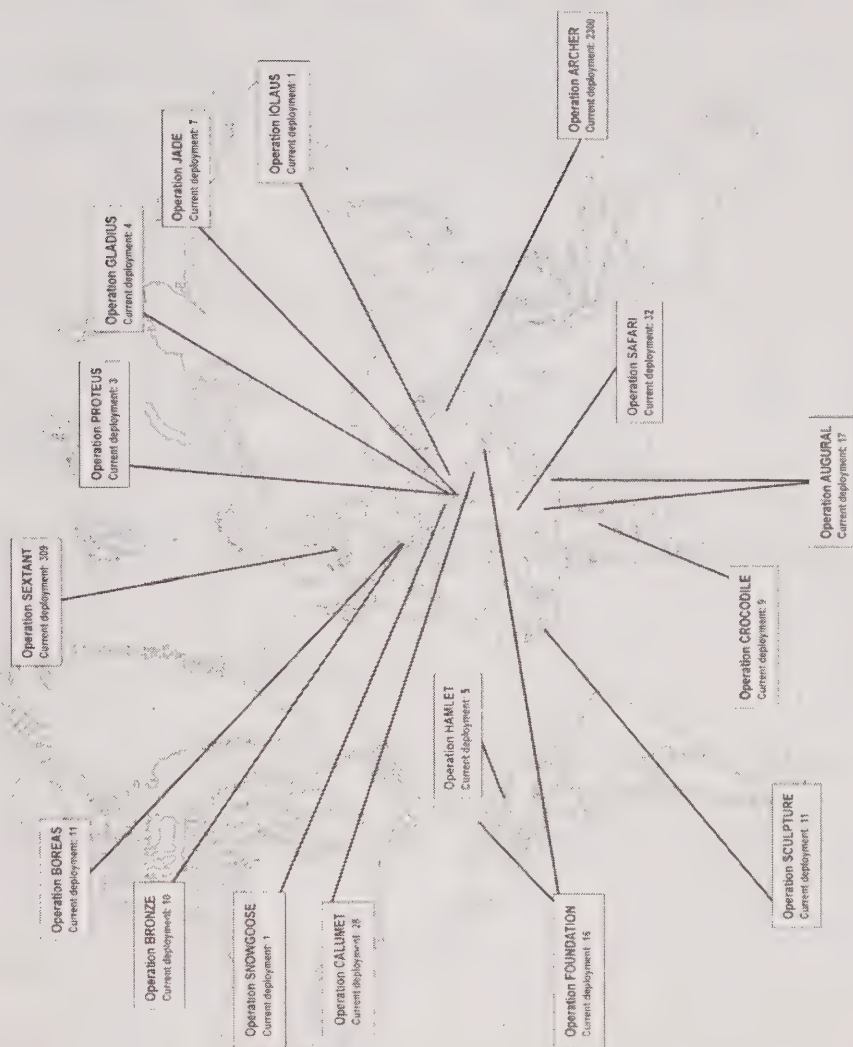
SUTL - Subsidized University Training List

APPENDIX VII

Current Canadian Forces Missions

Canadian Forces Deployments

02 June 2006



Canada

ARABIAN GULF & SOUTHWEST ASIA

OP ARCHER – Afghanistan **2300**

Canadian contribution to Operation ENDURING FREEDOM and the Campaign on Terrorism.

OP FOUNDATION – Tampa, Florida, United States and Bahrain **16**

Goal is to maintain effective liaison with the Headquarters of US Central Command with regard to the campaign against terrorism.

OP IOLAUS – Iraq **1**

United Nations Assistance Mission for Iraq (UNAMI)

BALKANS

OP BRONZE – Bosnia-Herzegovina **10**

Canadian Forces (CF) contribution to NATO Stabilization Force (SFOR)

OP BOREAS – Bosnia-Herzegovina **11**

Canadian Forces (CF) contribution to European Union Force (EUFOR) in support of EUFOR Liaison and Observation Teams (LOT) in Bihac within the Multinational Brigade Northwest.

CARIBBEAN

OP HAMLET **5**

CF Contribution to the United Nations Stabilization Mission in Haiti Headquarters (MINUSTAH HQ). MINUSTAH's mission is to support the constitutional process in Haiti while helping to maintain a secure and stable environment.

MIDDLE EAST

OP GLADIUS – Golan Heights, Israel/Syria	4
United Nations Disengagement Observer Force (UNDOF)	
OP CALUMET – Sinai, Egypt	28
Multinational Force and Observers (MFO)	
OP JADE – Jerusalem	7
UN Truce Supervision Organization (UNTSO)	
OP Proteus – Jerusalem	3
The Canadian Forces deployed a senior military staff officer to an international effort to assess and assist with reforms of the Palestinian Authority's security sector.	
OP SNOWGOOSE – Cyprus	1
UN Forces in Cyprus (UNFICYP)	

AFRICA

OP CROCODILE – Democratic Republic of the Congo	9
UN Organization Mission in the Democratic Republic of the Congo (MONUC)	
OP SAFARI – Sudan	32
Canada's contribution to United Nations Mission in Sudan (UNMIS).	

OP AUGURAL – Darfur, Sudan	17
-----------------------------------	-----------

DND has been supporting Canada's efforts to help with the situation in the Darfur region of Sudan through the provision of material and advisory staff to the African Union (AU).

OP SCULPTURE – Sierra Leone	11
------------------------------------	-----------

International Military Advisory Training Team (IMATT)

EUROPE / OTHER

OP SEXTANT	309
-------------------	------------

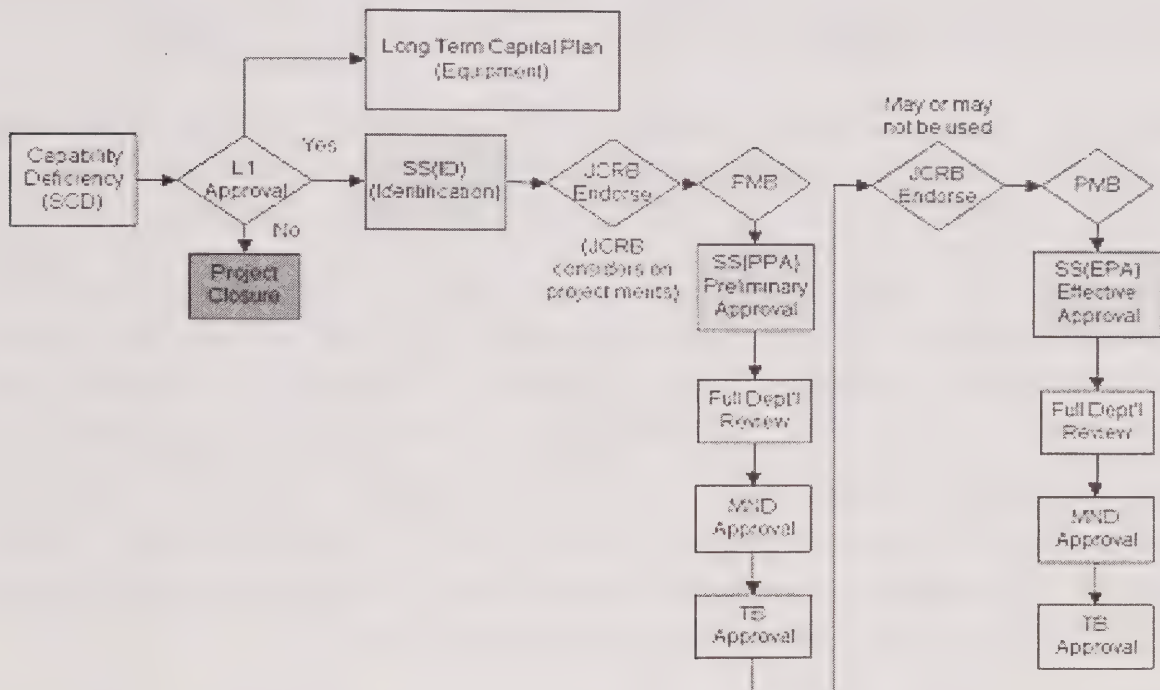
Canada currently commands Standing NATO Maritime Group 1 and is participating in Exercise BRILLIANT MARINER 2006 and Exercise STEADFAST JAGUAR 2006.

TOTAL	2,764
--------------	--------------

APPENDIX VIII

The Department of National Defence's Procurement Process

DND follows Treasury Board's procurement process through five phases of the Defence Management System (DMS). The diagram below shows the process through the first three steps.



SS(ID) - Synopsis Sheet (Identification) – the first phase in the life of a project where a formal description of a Statement of Capability Deficiency (SCD) is prepared, potential solutions are identified in broad terms and a rough-order-of-magnitude (or indicative) cost estimate is produced.

JCRB – A board of Level 1 executives (ADM or LGen VAdm ranks) co-chaired by the DM and CDS whose mandate it is to review SS(ID) proposals, challenge the issues and provide direction for the development of multi-purpose Canadian Forces (CF) capabilities including the Strategic Capability Investment Plan. For strategic projects, JCRB routinely develops a joint understanding of Concepts of

Employment/Operations, debates and reaches consensus for Statements of Operational Requirement and resolves issues of project scope at the corporate level.

PMB – Program Management Board – a board of representatives from each Level 1 organization that is chaired by the VCDS. Its mandate is to provide resource management oversight and direction at the project and activity level of the program. It supports the Vice Chief of the Defence Staff (VCDS) in coordinating the delivery of the Defence Services Program (DSP) as outlined in the department's annual Report on Plans and Priorities (RPP). It also gives action to decisions taken by the Deputy Minister (DM)/Chief of the Defence Staff (CDS) (at either the Defence Management Committee or Daily Executive Meeting).

SS(PPA) – Synopsis Sheet (Preliminary Project Approval (PPA)). In this phase potential solutions that were identified the SS(ID) phase are more fully analyzed to produce an analysis of all the options and a more refined indicative cost of the preferred option. In addition, an estimate is made of the cost of a project's Definition phase. This phase ends with the approval of the PMB, followed by Minister's approval (up to the level of his authority) or that of Treasury Board (if the cost exceeds Ministerial approval authority. Ministerial or Treasury Board approval (whichever applies) is authority to initiate a project in terms of its intended operational requirement, including approval of the objectives of the project Definition phase and any associated expenditures. Sponsoring departments submit for PPA when the project's complete scope has been examined and cost, normally to the indicative level, and when the cost of the project definition phase has been estimated to a more precise (or substantive) level.

SS(EPA) – Synopsis Sheet (Effective Project Approval (EPA)). At this phase, the specific requirements of the approved option and the scope (equipment, training, logistic components including initial spares etc) of the overall project have been defined. This results in a Project Implementation Plan (PIP) and a substantive cost estimate for the implementation of the project. Approval is once again given by PMB for submission to the Minister and/or Treasury Board for approval. This constitutes Effective Project Approval which covers the objectives (project baseline), including the Cost Objective, of the project implementation phase and provides the necessary spending authority to proceed with implementation.

The final two phases of the process are:

Implementation – This phase includes all the project management activities which follow EPA i.e. contracting with suppliers for the required equipment and services. The PIP is executed in detail by the Project Management Office. The equipment is produced and delivered, or the service rendered, to DND. This duration of this phase is dependent on a number of factors like number of units, their complexity, their off-the-shelf availability (if applicable), supplier capacity and so on.

Close-out – This phase includes the formal acceptance of the final deliverables, the handing over of the system to DND's end users and the submission of a project completion report.

APPENDIX IX

Departmental Expenditure Authorities

Source: Treasury Board Secretariat, "Project Approval," available at:
http://www.tbs-sct.gc.ca/pubs_pol/dcgpubs/TBM_122/chap2-1_e.asp.

Note: This is a compilation of authority limits provided specifically by Treasury Board to individual ministers. This compilation is provided for information only.

Department/Agency	Real Property		Information Technology		All Other Projects
	General	Special	New	Replacement	
Agriculture and Agri-Food Canada Prairie Farm Rehabilitation Administration	\$5M	\$15,000	\$5M	\$10M	\$1M
Canada Customs and Revenue Agency			Exempt		
Canadian Food Inspection Agency	\$5M	n/a	\$2M	\$5M	\$1M
Canadian Heritage	\$1M	n/a	\$2M	\$5M	\$1M
Canadian International Development Agency	\$1M	n/a	\$2M	\$5M	\$1M
Canadian Security Intelligence Service	\$1M	n/a	\$2M	\$5M	\$1M
Canadian Space Agency	\$5M	n/a	\$5M	\$5M	\$5M
Citizenship and Immigration Canada	\$1M	n/a	\$5M	\$10M	\$1M
Correctional Service Canada construction projects	\$1M	\$18M	\$2M	\$5M	\$3M
Department of Foreign Affairs and International Trade	\$1M		\$2M	\$5M	\$1M
- Chanceries		\$30M			
- Official residences		\$3M			
Environment Canada	\$2.5M	n/a	\$2M	\$5M	\$2.5M
Fisheries and Oceans Canada	\$20M	n/a	\$2M	\$5M	\$20M
Health Canada First Nations and Inuit Health Branch	\$1M	\$2M	\$5M	\$10M	\$1M
Human Resources Development Canada	\$1M	n/a	\$5M	\$10M	\$1M
Indian and Northern Affairs Canada	\$15M	n/a	\$2M	\$5M	\$1M
Industry Canada	\$1M	n/a	\$2M	\$5M	\$1M
National Defence construction projects	\$1M	\$60M	\$30M	\$30M	\$30M
National Library of Canada	\$1M	n/a	\$2M	\$5M	\$1M
National Research Council Canada	\$5M	n/a	\$2M	\$5M	\$5M
Natural Resources Canada	\$5M	n/a	\$5M	\$10M	\$5M

The Government's No. 1 Job

Parks Canada New National Parks, National Marine Conservation Areas, National Historic Sites	\$10M	\$15M	\$1M	\$3M	\$1M
Public Works and Government Services Canada office space	\$5M	\$30M	\$2M	\$5M	\$1M
Royal Canadian Mounted Police detachments and subdivisions	\$3M	\$5M	\$5M	\$10M	\$3M
Statistics Canada	\$1M	n/a	\$5M	\$10M	\$1M
Transport Canada	\$15M	n/a	\$15M	\$15M	\$15M
Veterans Affairs Canada	\$1M	n/a	\$2M	\$5M	\$1M
All other departments and agencies	\$1M	n/a	\$1M	\$3M	\$1M

In 1996, the Treasury Board granted the Minister of National Defence authority to approve the expenditure of funds on capital equipment projects up to \$30 million and construction projects up to \$60 million. The Minister has delegated \$5 million expenditure authority to the Deputy Minister and three other officials: the Assistant Deputy Ministers for Materiel, Information Management, and Infrastructure and Environment. All other Level One managers have expenditure authority up to \$1 million.

The Defence Planning and Management Process

The current Defence Planning and Management process is based on best practices in NATO and the ABCA (America, Britain, Canada and Australia) group of countries, along with best practices from private and public sector and the Treasury Board 'Results for Canadians' policy. It was designed in 2002, in response to a number of government studies outlined above. The process was supposed to be more agile, transparent and responsive to capability planning. There are three planning horizons:

- Horizon One – short term (1-4 years) focussed on maintaining and enhancing current capabilities
- Horizon Two – medium term (5-10 years) focussed on enhancing or replacing existing capabilities
- Horizon Three – long term (10-30 years) focussed on acquiring new capabilities

DND has also established a top-down process for the review of existing capabilities and the acquisition of new capabilities. DND builds a program from the existing strategic and policy guidance, plus assessment of existing capabilities and threats. This is done at the Joint Capabilities Review Board (JCRB), attended by senior military appointments in NDHQ. This produces the Strategic Capabilities Investment Plan (SCIP), with its equipment annex.

The JCRB determines the big requirements first and then moves to medium and smaller projects as time and money permit. There are many trade-offs along the way as the recommendations make their way through a further three levels of review before they get to the Minister, who will often produce his own questions and challenges.

Once identified, individual projects move through successive risk-reduction phases – Initial Definition (ID), Preliminary Project Approval (PPA) and then Effective Project Approval (EPA). Operational sponsors, such as the Navy, Army or Air Force will lead a project until Effective Project Approval, at which point, responsibility for project execution then shifts to the ADM Materiel for equipment projects or ADM IE for infrastructure projects.

DND is never alone in pursuing its projects. In early to mid-stages of a project until Effective Project Approval, DND project staffs work with the Privy Council

Office on Major Crown Projects that, by definition, require Cabinet approval. DND also works with Treasury Board for approvals and risk management.

APPENDIX X

The Utility of Canada's Victoria Class Submarines

EXCERPTED FROM House of Commons Standing Committee on National Defence and Veterans Affairs, "CHAPTER 2: A GOOD DEAL FOR CANADA?" in *Procurement of Canada's Victoria-class Submarines* (April 2005). Available at: <http://www.parl.gc.ca/infocomdoc/Documents/38/1/parlbus/commbus/house/reports/nddnrp01/03-cov2-e.htm>.

Arguments Supporting View That the Acquisition Was a Good Deal

Almost four years after the 1994 Defence White Paper more or less gave the green light for the replacement of the Oberons and three full years after Mr. Collenette made his presentation to the Cabinet in 1995, the Cabinet finally approved the acquisition of the Upholders. Unfortunately, Canadians are used to long delays in government decisions concerning new equipment for Canada's military, but the three year delay in the Cabinet decision process experienced by the submarine project is one of the worst examples. It is surpassed perhaps only by the delays in the replacement of the Sea King helicopters. It should not be forgotten that by 1995, almost a decade's worth of planning and preparations had taken place before the submarine project even reached the stage where contracts were signed. Whether one agrees or not with the need for such equipment, it is frustrating to see so much time and effort deployed to prepare the acquisition of a piece of equipment only to see a question of political timing determine when Canadian military personnel will be able to use it. In any case, the Committee hopes that the procurement process will be shortened and made more efficient by the measures which the Department's Assistant Deputy Minister (Materiel), Alan Williams, told us have been taken.¹³⁷

As for the relevance of the capabilities provided by the submarines in a rapidly changing world, the protracted route taken to reach a decision on the acquisition of the Upholders raises a number of questions about the decision-making process. The Special Joint Committee and the 1994 Defence White Paper gave qualified support for maintaining Canada's submarine capability, as long as it was done at

¹³⁷ Evidence, Meeting No. 21, February 17, 2005.

the lowest cost possible.¹³⁸ However, there was still hesitation on the part of government to go ahead with the acquisition process more because of the possible effects on public opinion than because of any changes in the international context. Meanwhile, the Navy appeared to be determined to maintain a submarine capability at any cost. If this meant taking over the British Upholders, whatever their qualities and deficiencies, this was viewed as the only option. As Dr. Richard Gimblett, Research Fellow at Dalhousie University's Centre for Foreign Policy Studies, pointed out, a navy with many different types of platforms (surface ships, submarines, coastal patrol ships) gives the government a variety of options whenever Canada is called upon to contribute to multinational operations dealing with, for example, an international security crisis.¹³⁹ In some types of operations, such as the enforcement of sanctions imposed by the United Nations on a rogue state, surface warships are ideal for the interception and inspection of cargo ships while in others, stealthy surveillance by submarines of naval units posing a threat to coalition forces would be more suitable. The wide choice of capabilities made available is in keeping with the commitment stated in the 1994 Defence White Paper to provide multi-purpose combat-capable forces.

Thus, some argue that despite the time it took to obtain Cabinet approval and the delays the project subsequently experienced, the acquisition of the four Upholder class submarines is a good buy for Canada. The former ministers of National Defence who testified before the Committee and others maintain that for a country like Canada with a long coastline and dependent on maritime transport for an important portion of its international trade, providing Canadian maritime forces with multiple capabilities is a necessary step. Submarines are viewed as a versatile element of maritime forces because of their ability to carry out surveillance operations in a stealthy manner, whether to monitor the presence of foreign submarines close to Canadian waters or the activities of foreign fishing boats and other vessels potentially harmful to Canada's resources and interests. They are also considered the most effective platform for anti-submarine operations because they operate in the same environment as the intruding submarine. The mere existence of a submarine fleet is seen as part of an effective deterrence against any activities in Canadian waters, including those in the north, by some countries wishing to challenge Canadian sovereignty and hamper Canada's ability to protect its natural

¹³⁸ The parliamentary input was provided by the majority report of the Special Joint Committee on Canada's Defence policy, although as noted in Chapter One, the Bloc Québécois issued a dissenting report. The Special Joint Committee of 1994 was composed of Members of the House of Commons from the Liberal, Reform, and Bloc Québécois parties and Liberal and Progressive Conservative Senators.

¹³⁹ *Evidence*, Meeting No. 20, February 15, 2005.

resources and environment. The various occasions when submarines have been used in the past to monitor and gather evidence of overfishing or other illegal activities by foreign boats, such as Operation Ambuscade in 1993 where an Oberon class vessel located U.S. scallop draggers in Canadian waters in Georges Bank and monitored their activities, are given as proof of the value of submarines in peacetime surveillance.

The fact remains that submarines are essentially combat capable systems and as defence analysts such as Martin Shadwick and Richard Gimblett have pointed out, they can play an important role in protecting Canadian naval ships participating in multinational security operations far from Canada. In the past, multinational naval operations in areas such as the Arabian and Adriatic seas, including those supporting peacekeeping operations, have monitored the presence of foreign submarines which posed a potential threat to or hindered manoeuvres by allied ships. Even if Canada's submarines are not part of a multinational operation, some experts have noted that they could be used sometime in the future by Canadian, U.S. and other allied air and naval forces to train in anti-submarine warfare prior to the deployment by the coalition task force to a world trouble spot. Indeed, some of the witnesses referred to messages of support from the U.S. military for Canada's acquisition of submarines given the possibility of their availability for training exercises with U.S. naval forces. The U.S. Navy operates nuclear powered submarines but, according to many defence analysts, it recognizes that diesel-electric submarines can pose a serious threat to its surface fleet, especially in littoral operations. Training exercises with foreign diesel-electric vessels are therefore considered of great value in honing the skills of the crews of patrol aircraft and surface ships. The proponents of the submarine acquisition point to the value of submarines in anti-submarine warfare as well as the firepower they can bring to bear during anti-shipping operations as proof that submarines are a necessary element of a balanced naval fleet. The fact that many countries, big and small, throughout the world operate submarines has been used to support this argument. By the same token, the existence of so many submarines around the world is highlighted in order to illustrate the serious threat Canadian and other allied surface ships could face during multinational operations.¹⁴⁰

¹⁴⁰ Anti-submarine warfare continues to be an important NATO capability as illustrated by the exercise Noble Marlin 05 held in March 2005 in the Mediterranean involving ships, submarines, and aircraft of 10 NATO countries including Canada.

For some of those who accept the premise that submarines are an important element of any multi-purpose combat-capable force, obtaining such a capability at a favourable price is proof that it was a good buy. The lease-to-buy arrangement identified in the contract signed by Canada and the United Kingdom on July 2, 1998 was expected to cost no more than \$750 million, later adjusted to \$812 million to take inflation into account.¹⁴¹ Thus, for some \$800 million, Canada obtained four relatively new Upholder class submarines with an advanced design which some defence experts and naval officers compare favourably with similar submarines currently operated by navies around the world. The Upholders have sufficient range to operate for long periods of time in or near Canadian waters or to undertake long deployments in the world's oceans to reach and operate in distant trouble spots. As Mr. Gimblett pointed out, some of the other types of diesel-electric submarines available on the market today are more suited to coastal operations and, compared to the Upholders, would not meet many of Canada's requirements in terms of submarine operations.¹⁴²

The supporters of the acquisition point out that the significant submarine capability provided by the Upholders was obtained at a fraction of the costs Canada would have incurred if it had purchased new submarines from a foreign shipyard or had contracted a Canadian company or a consortium of companies to construct them in this country. The option chosen by Australia which involved the selection of a foreign hull design, in this case Swedish, the construction of the new vessels in Australia, and the design and manufacture by Australian companies of the electronic and other equipment installed in the submarine, with all the integration problems this entailed, has often been cited during the Committee's meetings on the acquisition. As in Canada, Australia's acquisition of submarines is very controversial, but for different reasons. Australia has constructed six new Collins class submarines at a total cost of over A\$5 billion, but the planned expenditures for 2003-2004 included another A\$773.7 million for additional work to correct the shortcomings identified in initial trials and in an Australian government report.¹⁴³ Indeed, Australia is also receiving help from the U.S. Navy to rectify some of the problems. Thus, Australia has acquired six new submarines at a cost of almost A\$1

¹⁴¹ The costs of some submarine-related projects have recently been added to the acquisition costs and Treasury Board has approved a new ceiling for the Submarine Capability Life-Extension project of \$897 million, as discussed later in this chapter

¹⁴² *Evidence*, Meeting No. 20, February 15, 2005.

¹⁴³ The first Collins class submarine was commissioned in 1996 and the sixth was commissioned in 2003, but it is only in March 2004 that the Royal Australian Navy accepted the "operational release" of the six submarines. This means that the submarines can be used operationally, although upgrades to correct some deficiencies are being carried out.

billion each while Canada acquired four relatively new vessels for \$800 million.¹⁴⁴ For the advocates of the Upholder acquisition, the low costs of the purchase compared to the significant sums being paid by Australia and other countries to build new submarines from scratch highlights the advantages of this purchase. The problems encountered by the Australians have also been used to illustrate the potential pitfalls of constructing new submarines and the complexity of submarine technology, if only to show that Canada's submarine problems are not unique.

The acquisition of the Upholders is viewed favourably by its advocates even though these submarines have a very limited ability to operate under large expanses of ice in Canada's northern waters. When the Canadianized Victoria class vessels become fully operational, these submarines will bolster to some extent the limited Canadian military presence in Canada's Arctic waters. This could be especially important in the Northwest Passage where Canadian sovereignty could be seriously challenged in the coming decades by countries which view the passage as an international sea lane. Shipping through the Passage is expected to increase in the future since the effects of global warming will likely reduce the extent of the ice blocking navigation and the period of time when it does so. While diesel-electric submarines like the Canadianized Victoria class can perhaps travel submerged under the edges of the ice cover, they cannot venture too far under the polar ice cap without running ever-increasing risks. Much research has been undertaken, notably here in Canada, on fuel cells and other sources of energy which could be used for Air Independent Propulsion (AIP) technology in submarines. Vice-Admiral (Retired) Cairns confirmed that AIP research was undertaken in the early 1990s when the Navy was again looking for a replacement for the Oberons after the cancellation of the proposed purchase of nuclear-powered submarines.¹⁴⁵ However, even if AIP technology was developed to a point where it could be installed in the Canadianized Victoria class submarines, something which might be considered in the years to come, the vessels would still have a very limited ability to operate safely while submerged in waters covered with ice.¹⁴⁶

¹⁴⁴ The value of the Australian dollar is currently almost on par with the Canadian dollar.

¹⁴⁵ *Evidence*, Meeting No. 6, November 1, 2004.

¹⁴⁶ The installation of an air independent propulsion system might involve cutting the hull of a submarine in order to add a plug or extension of the hull containing a fuel cell or similar power source and welding the hull back together again. Tests and similar installations done in some countries have demonstrated that these modifications are feasible.

Arguments Against the Acquisition of Submarines

While some consider the limited ability of the Victoria class submarines to undertake under ice operations and the possibility of some improvements in under ice capabilities with the installation of an AIP system sometime in the future as an advantage, others view this as another example of the questionable value of these submarines. They remain unconvinced that Canada needs submarines and their limited under ice capabilities, with or without AIP technology. In any case, they do not consider submarines an important asset for asserting Canadian sovereignty in northern waters. The critics argue that the assertion of sovereignty requires a visible military presence in the Canadian North and see little advantage in Canada having submarines which, in any case, would operate most of the time submerged and out of sight. They believe that visible platforms like surface ships and aircraft are a more effective display of this country's capacity to monitor activities in Canadian waters, although there is concern that the Canadian Forces currently do not have enough resources in northern regions.

The advocates of the acquisition respond by noting that since Canada operates submarines, it is therefore advised by the navies of other countries whenever their submarines must transit in or navigate close to Canadian waters. Such notification is carried out in order to reduce the risks of collisions between Canadian and other submarines. The advocates argue that such an arrangement helps Canada to assert its sovereignty because it is made aware of the presence of any foreign submarine in its waters. However, some of the critics are not convinced that Canada should be part of the club of countries operating submarines simply to be informed about the deployment of foreign submarines close to our waters. Besides, in their view, new technology including uninhabited aerial vehicles (UAVs) could provide improved surveillance capabilities over the wide expanses of Canadian territorial waters for perhaps less than the operating and acquisition costs of the four submarines. However, some defence analysts such as Professor Shadwick cautioned that UAV technology is still in the early development stages and that more work needs to be done to improve their surveillance capabilities.¹⁴⁷

In any case, the critics of the acquisition project question the extent to which foreign submarines pose a threat to Canada's interests, either close to Canadian shores or in distant areas where Canadian ships may be operating as part of multinational forces. As Peter Langille asserted, there may have been a number of

¹⁴⁷ *Evidence*, Meeting No. 19, February 10, 2005.

Soviet submarines close to or possibly in Canadian waters during the Cold war, but the submarine threat is not as significant today.¹⁴⁸ Besides, the critics of the acquisition believe that surface ships and maritime patrol aircraft have sufficient anti-submarine warfare capabilities to detect any submarines intruding in Canadian waters or in the zone of operation of a multinational naval force. In their opinion, Canada does not need its own fleet of submarines to detect intruders in Canadian waters while multinational naval forces can rely if necessary on submarines from other allied countries to provide protection. They also find wanting the evidence brought forward to demonstrate the value of submarines in the surveillance of the activities of foreign fishing and other boats in Canadian waters. The critics conclude that it would have been possible for Canada to decide not to replace its old Oberons and thus avoid all the implications of maintaining a submarine capability including the operating costs in addition to those for the surface fleet and the complex infrastructure, including a training system, needed for their safe operation. Some critics are willing to argue that in order to cut its losses so to speak, Canada should abandon submarine operations altogether and get rid of the four submarines acquired from the United Kingdom.

Some criticize the submarine acquisition project because they have a different perspective of what Canada's defence priorities should be. They question the purchase of submarines when so many demands have been placed on the Canadian Forces during the last decade in terms of participation in international peacekeeping missions. Some if not all of the funds earmarked for the submarine acquisition, albeit not as significant as those which would have resulted from the construction of new vessels in Canada, could have been better spent, they argue, on the deployment of additional Canadian soldiers for peacekeeping operations and on the support provided to these operations by air and naval units. Other critics suggest that buying additional combat vehicles or heavy lift transport aircraft vital to the success of peacekeeping operations would have better served Canada's interests and those of the international community than the acquisition of submarines. A number of critics also argue that too much was cut from defence spending during the 1990s and that this put the land, air, and naval capabilities of the Canadian Forces at risk. From their point of view, the debate should not be on whether or not Canada would have been better served if it had purchased additional armoured personnel carriers instead of submarines. The debate should rather be on whether or not defence spending is sufficient to provide the Canadian Forces with

¹⁴⁸ Senate Standing Committee on National Security and Defence, *Evidence* (February 15, 2005), available at: <http://www.sen-sec.ca>.

all the capabilities they believe necessary to fulfil their commitments and if the policy guidelines are clear enough to guide their selection of equipment.

APPENDIX XI

Deployment of DART to Pakistan

Op PLATEAU

**Canadian Forces
Disaster Assistance Response Team**

Deployment to Northern Pakistan

October/November - 2005

(Crisis Response Planning Process)

Canada¹

Excellence in operations





STRATEGIC PLANNING SEQUENCE

Op PLATEAU - Initiation

Initiation Orientation COA Development Decision Plan Development Execution



On 8 October 05, an earthquake measuring 7.6 on the Richter scale struck northern Afghanistan, Pakistan and India. Hardest hit was the Muzaffarabad region of northern Pakistan

National desire to provide humanitarian assistance to those nations affected is immediately recognized by GOC

Government initiates the development of a coordinated response strategy. Multi-faceted approach includes potential CF engagement (9 Oct 05)

CDS orders Contingency Operations Plan(COP) GRIFFON reviewed
CF DART recce party placed on standby
(10 Oct 05)

1

2

3

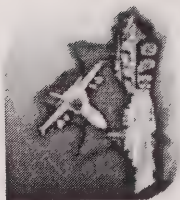
4

5

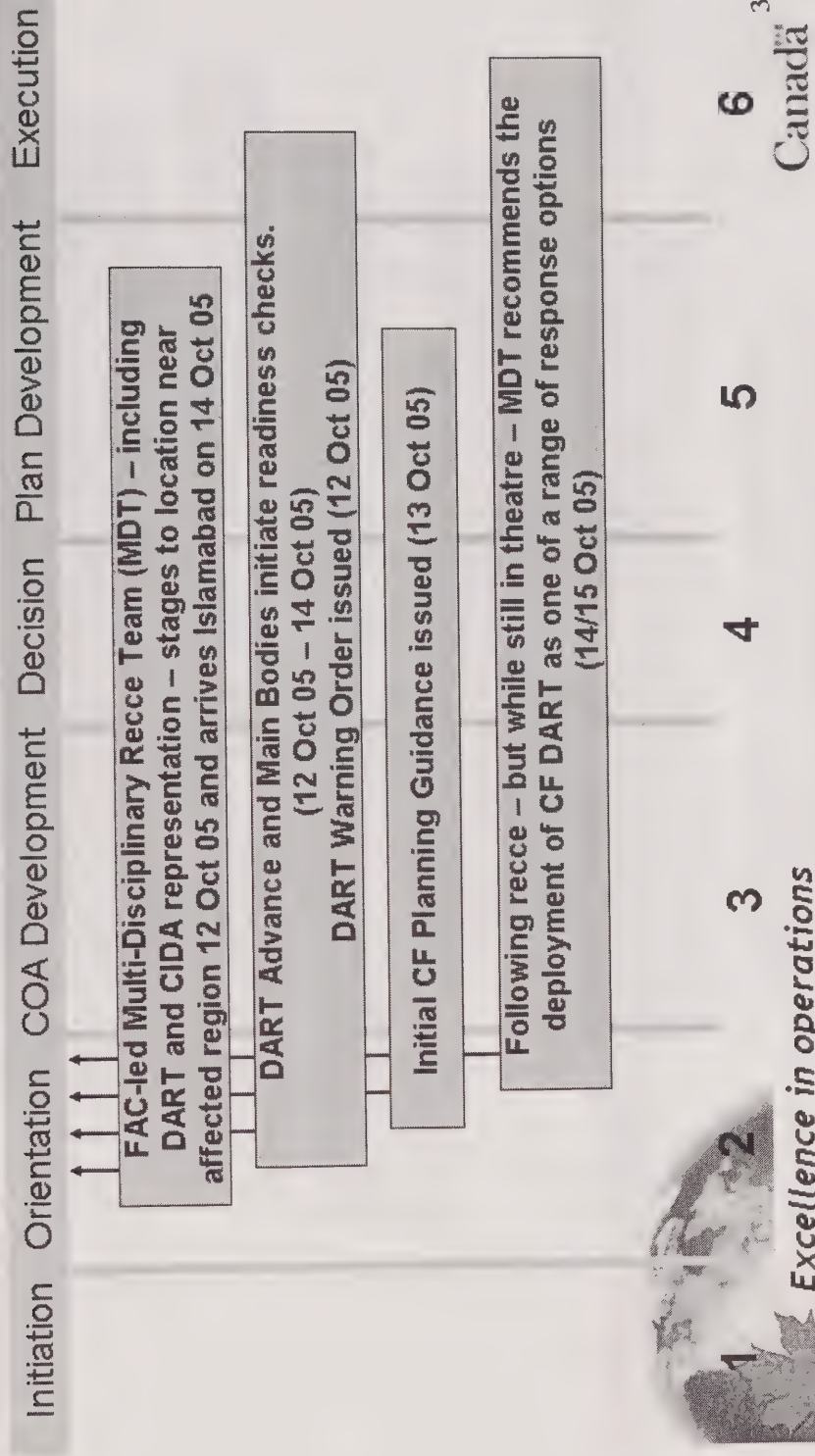
6

Canada²

Excellence in operations

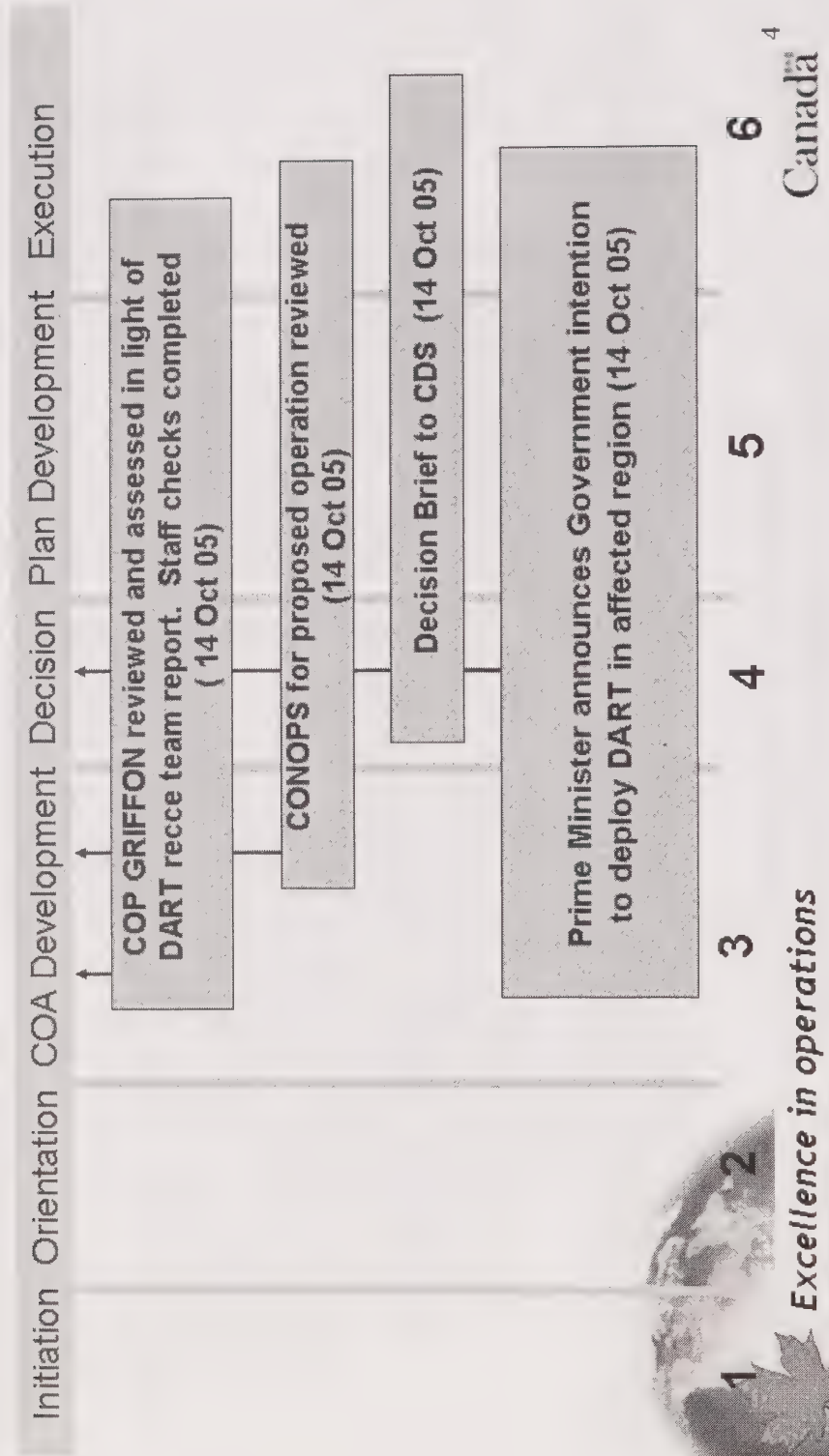


STRATEGIC PLANNING SEQUENCE Op PLATEAU - Orientation





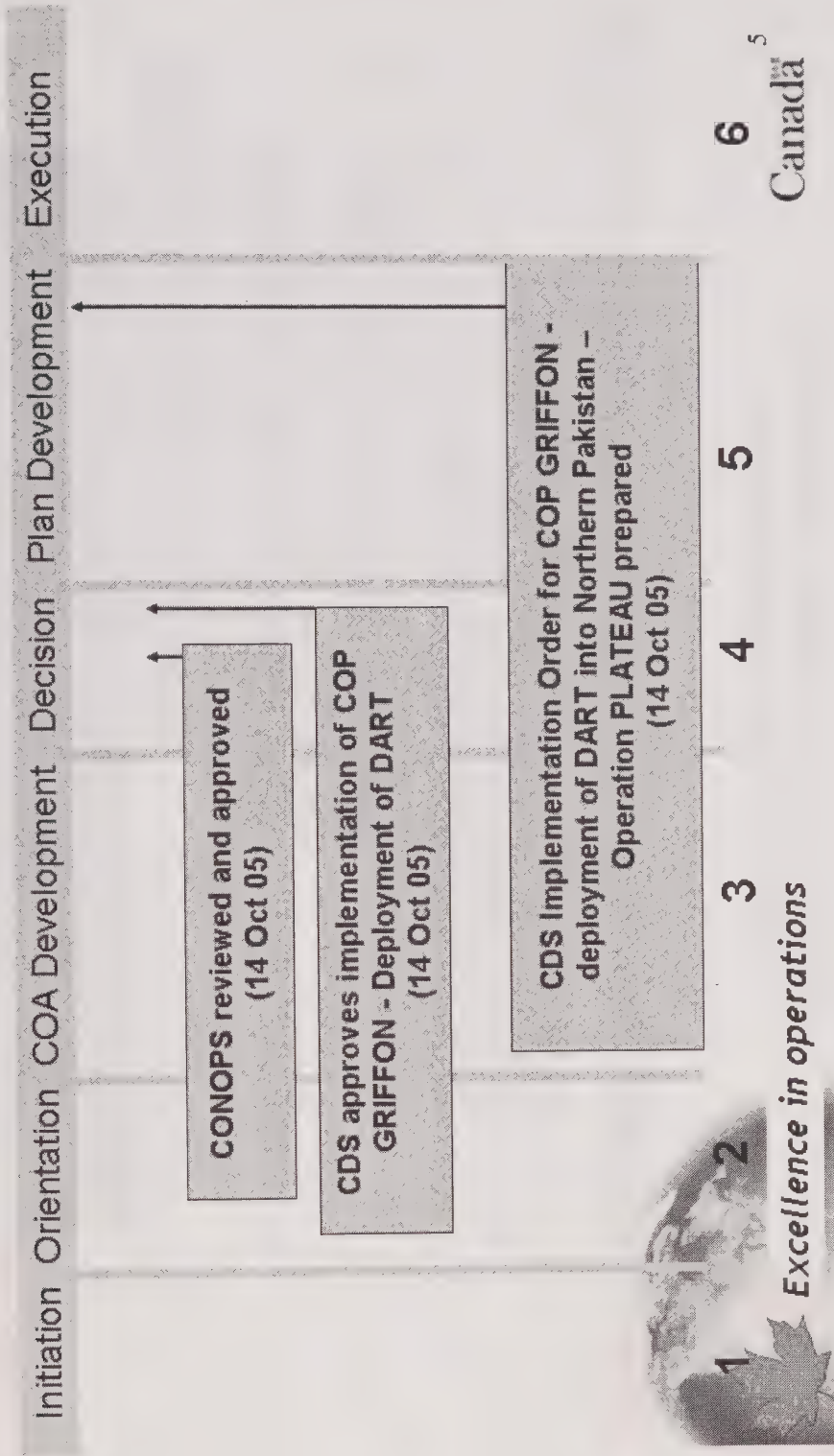
STRATEGIC PLANNING SEQUENCE Op PLATEAU – COA Development



Excellence in operations

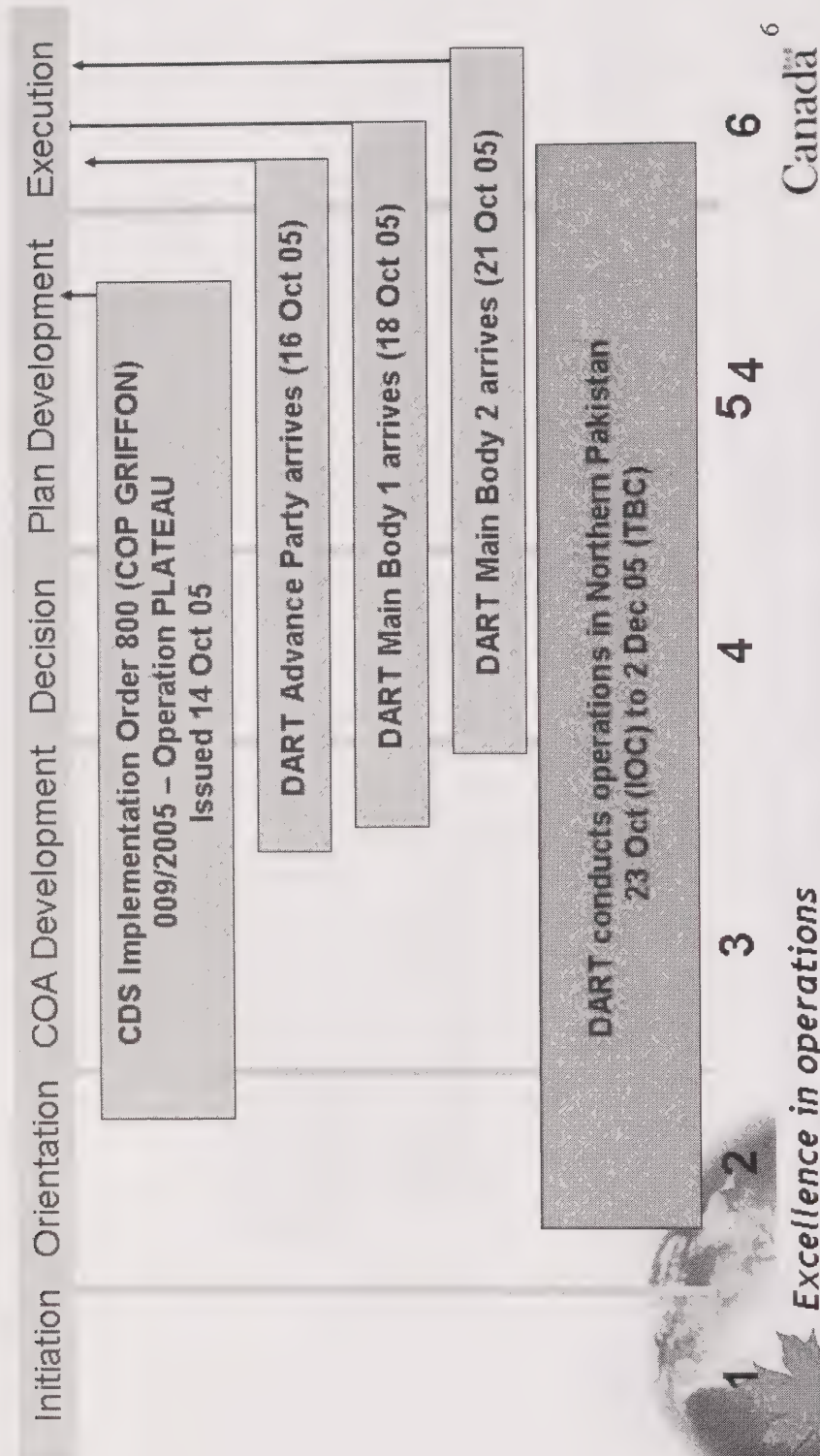


STRATEGIC PLANNING SEQUENCE Op PLATEAU – Plan Development





STRATEGIC PLANNING SEQUENCE Op PLATEAU – Plan Review



Conclusions

- The CF staff planning process – from the initial indication of a potential mission to the issuing of the CDS Implementation Order – took less than five days (9 Oct to 14 Oct 05).
- In a humanitarian disaster, “boots on the ground” early are critical to securing the situational awareness required to support the decision-making process.
- Key to success was early engagement of all stakeholders – not only senior staff at FAC, CIDA and DND but also CF elements that would be required to execute the mission.



Excellence in operations

Canada⁷

APPENDIX XII

Glossary

Here are several acronyms which appear in the report above which might require clarification:

ANSTATS	Annual statistics
ATL	Advanced Training List
AWOA	Absent Without Authority
BTL	Basic Training List
CC	Component Command
D Cdts	Director Cadets
DAPPP	Director Accounts Processing, Pay and Pension
DHRIM	Director Human Resource Information Management
DPGP	Director Personnel Generation Policy
DPGR	Director Personnel Generation Requirements
DRES	Director Reserves
FTP Ad-Hoc SRR	File Table Protocol Ad-Hoc Supplementary Ready Reserve
GOL	General Officer List
H Svcs Gp	Health Services Group
HR	Human Resources
IM	Information Management
MAT	Materiel
OPI	Office of Primary Interest
PARRA	Production Attrition Recruiting Retention Analysis
PSR	Projected Status Report
RPSR	Revised Pay System for the Reserve
SPHL	Service Personnel Holding List
SUTL	Subsidized University Training List

14 Wing: The Air Force wing based at Greenwood NS. This wing provides both maritime patrol and search and rescue capabilities to Canada's Atlantic region.

Aircraft Update: A major modernization of aircraft systems designed to replace obsolete systems and/or add new capabilities. Used to extend the life or “time in service” of the aircraft as an alternative to replacement.

Antonov AN-124: Large strategic transport aircraft dating from the Soviet era. Several are now operating commercially and are occasionally chartered by the CF in support of CF overseas operations.

Arcturus: The Canadian name for a Lockheed P-3 not fitted with the anti-submarine warfare equipment. Used for training and maritime surface patrol. The remaining 2 of these aircraft will be taken out of service with the CF in 2007.

Arleigh Burke-class Destroyer: The Arleigh Burke-class is considered to be the U.S. Navy's most capable and survivable surface combatant. It was the first U.S. Navy ship designed to incorporate shaping techniques to reduce radar cross-section to reduce their detectability and likelihood of being targeted by enemy weapons and sensors.

Asymmetric Cuts: Refers to the fact that, for various reasons, the Air Force was required to provide a significantly larger percentage of the personnel cuts than the other two services.

Asymmetrical Threat: Describes a condition where the opposing force appears disproportionately larger or smaller than your own. Commonly used today when talking about the considerable conventional military might of the United States verses the apparently modest and mostly invisible capability of al Qaeda and the like.

Aurora: The Canadian name for the Lockheed P-3 maritime patrol aircraft. Used for anti-submarine warfare and maritime surface patrol. 18 of these aircraft are in service with the CF.

Auxiliary Oiler Replenishment ships (AOR): These ships replenish Task Groups at sea with food, munitions, fuel, spare parts and other supplies. They also have large medical and dental facilities. Using their large capacity and extended range, our Task Groups can stay at sea for longer, and go further.

Base: The home location for Canadian Forces units. Usually made up of infrastructure (housing, hangers, garages, runways, etc.) and an organization designed to provide a full range of support services to the unit(s) housed there.

Blue water navy and brown water navy: *Blue water Navy* - a navy that has a credible and balanced (deep ocean) power projection capability.

Brown Water Navy - is a term in American naval jargon referring to actions in near shore and river environments. Small gunboats and patrol craft are the ships used by a brown water force.

Boeing 707: An obsolete airliner no longer in service with the CF. Replaced by the A-310 Airbus (Polaris).

Bow-wave: The wave that forms at the bow of a boat when it moves through the water. The size of the bow wave is a function of the speed of the boat, ocean waves, and the shape of the bow. A boat with a large draft and a blunt bow will produce a large wave, while boats that plane over the surface of the water or boats fitted with a bulbous bow will create smaller bow waves. In the context of this report, the “bow wave” is a large accumulation of costs over time that results from a continually deferring infrastructure maintenance.

Buffalo: Twin engine light transport aircraft used by the CF for search and rescue on the mountainous west coast. 6 of an original 15 remain in service pending the purchase of a replacement.

Canada Command: Canada Command is the operational headquarters from which the CF will conduct routine domestic operations treating Canada as one area of operations. Canada Command will eventually command six regional commands throughout Canada. The creation of Canada Com means that for the first time, a unified and integrated chain of command at the national and regional levels will have the immediate authority to deploy maritime, land and air assets in their areas of responsibility in support of domestic operations.

Canada Command will be headquarters in Ottawa but will not be co-located with National Defence Headquarters at 101 Colonel By Drive.

Canadian Forces: The armed forces of Her Majesty raised by Canada and consisting of one Service with called the Canadian Armed Forces.

CANFORGEN: Canadian Forces General Order

Canadianizing: A coined term that refers to the program to replace equipment aboard British-built VICTORIA-class submarines with equipment already in use in, or compatible with, Canadian naval vessels.

CC-130 Hercules: Four-engine military cargo aircraft in service with the Canadian Forces since the 1960's. 32 of these remain in the CF inventory.

CEFCOM: Under the new CF structure, Canadian Expeditionary Forces Command (CEFCOM) is the unified command that is responsible for all Canadian Forces (CF) international operations, with the exception of operations conducted solely by Special Operations Group (SOG) elements. Similar to the integrated chain of command put in place under Canada Command (Canada COM), the CF's operational command headquarters responsible for domestic operations, CEFCOM will bring together under one operational command the maritime, land and air force assets to conduct humanitarian, peace support or combat operations wherever they are required internationally. Headquartered in Ottawa, CEFCOM will also be responsible for setting the standards for integrated training and final certification of assigned forces – ensuring that all units and personnel selected to conduct overseas duties are fully trained and ready to do so

CH-148: The Canadian designator for the new maritime helicopter that will eventually replace the Sea King.

Challenger: Small passenger jet aircraft. Used by the government's executive flight service for the transport of senior officials (4 aircraft) and by the Air Force (2 aircraft) for light transport and medical evacuation. All aircraft are operated by the Air Force and maintained by Transport Canada.

Chief of Defence Intelligence: A military officer at the rank of Major-General or Rear Admiral whose responsibility is to provide intelligence services to DND and the CF in support of defence planning and military operations and to support other government departments as it relates to the security of Canada.

Chief of Defence Staff: The Chief of the Defence Staff has primary responsibility for command, control and administration of the Canadian Forces and military strategy, plans and requirements.

The Chief of the Defence Staff is appointed by the Governor-in-Council on the advice of the Prime Minister. The CDS also has a special relationship to the Governor General who, as the Queen's representative in Canada, exercises virtually all of her powers under the Constitution and, therefore, serves as Commander in Chief of the Canadian Forces. Thus there is in formal terms, though not in practice, a direct "line of command" from the Head of State through the CDS to all the officers who hold the Queen's Commission and, through them, to all members of the Canadian Forces.

The Chief of the Defence Staff is charged with the command, control and administration of the Canadian Forces and advises the Minister on all these matters - including military requirements, capabilities, options and the possible consequences of undertaking or failing to undertake various military activities. Whenever required, the Chief of the Defence Staff advises the Prime Minister and Cabinet directly on major military developments. The CDS is thus the senior military advisor to the Government as a whole.

The Chief of the Defence Staff implements government decisions involving the Canadian Forces by issuing appropriate orders and instructions. The CDS is accountable to the Minister for the conduct of CF activities, as well as for the condition of the Forces and their ability to fulfill the military commitments and obligations undertaken by the government.

Chinook: Large, twin-rotor helicopter typically used to transport equipment, troops and supplies around a theatre of operations. No longer in the CF inventory.

CFB - Canadian Forces Base: See "base" above.

Coastal Defence Vessels: Are multi-role minor war vessels whose primary mission is coastal surveillance and patrol. Coastal surveillance involves general naval operations and exercises, search and rescue, law enforcement, resource protection and fisheries patrols. The ships are very flexible -- inter-changeable modular payloads can be fitted for route survey, bottom object inspection and mine hunting and countermeasure.

Command and Control Capability: The ability to collect, analyze and communicate information, plan and coordinate operations, and provide the capabilities necessary to direct forces to achieve assigned missions.

Cormorant: The new search and rescue helicopter acquired by the CF over the past five years. 15 are in service with the CF based at Comox, BC, Trenton, ON, Greenwood NS and Gander NFLD.

Counter-intelligence: Those activities which are concerned with identifying and counteracting the threat to security posed by hostile intelligence services or organizations or by individuals engaged in espionage, sabotage, subversion or terrorism.

Coyote: Light armoured reconnaissance vehicle.

DART – Disaster Assistance Response Team: A military organization designed to deploy rapidly anywhere in the world to crises ranging from natural disasters to complex humanitarian emergencies. It:

- responds rapidly, in conjunction with national and regional governments and non-governmental agencies, to stabilize the primary effects of an emergency or disaster;
- provides purified drinking water and medical aid to help prevent the rapid onset of secondary effects of a disaster; and
- gains time for the deployment of national and international humanitarian aid to facilitate long-term recovery in a disaster-stricken community.

Datasets: A logically meaningful grouping or collection of similar or related data. Data having mostly similar characteristics (source or class of source, processing level and algorithms, etc.).

DCDS: Deputy Chief of the Defence Staff Responsible to the Chief of the Defence Staff – Plan, direct and support DND and CF operations (force employment – national and international); The mission of the DCDS Group is to excel in the conduct of contingency operations through Joint Force Planning, Generation, Enhancement and Development

Destroyer: A destroyer is a fast and manoeuvrable yet long-endurance warship intended to escort larger vessels in a task or battle group and defend them against

smaller, short-range attackers (originally torpedo boats, later submarines and aircraft).

Defence Capabilities Plan: a plan to give the military what it will need to conduct the missions the Government assigns it. It is intended to be a roadmap for acquiring the equipment required over the decade.

Defence Policy Statement: This document articulates the Defence segment of the Canada's global engagement. It was released publicly in April 2005.

DIR (Defence Intelligence Review): The DIR is directly linked to the command and control requirement. The DIR was a recent review of all aspects of defence intelligence to increase the capacity and capability of the National Defence Command Centre (NDCC) and enhance defence intelligence in general. The review reflects today's complex operating environment, which requires improved situational awareness and net-centric responses. The DIR has also highlighted the need to better co-ordinate intelligence activities across departmental and functional components.

Environment: This term designates the naval, land and air components of the Canadian Forces.

Expenditure Review Committee: The Committee was a cabinet-level committee created in 1993 responsible for reviewing all federal spending. It was chair by the President of the Treasury Board and composed of senior government Ministers. It was designed to ensure that government spending remains under control, is accountable, is closely aligned with the priorities of Canadians, and that every tax dollar is invested with care to achieve results for Canadian

Fiscal Year: The financial or accounting year of an organization, which may or may not coincide with the calendar year. An organization may find it convenient to end its accounting year at a time when inventory stocks are down. The fiscal year of Canada's federal and provincial governments runs from April 1 to March 31.

Frigate: A warship intended to protect other warships and merchant marine ships and as anti-submarine warfare (ASW) combatants for amphibious expeditionary forces, underway replenishment groups, and merchant convoys. Canada has 12 general purpose frigates of the HALIFAX-class. Incorporating many technological advances, including an integrated communications system, a command and control

system, and a machinery control system, these vessels' weapons, sensors and engines form a formidable platform of defensive and offensive capabilities. They are quiet, fast, and have excellent sea-keeping characteristics.

FWSAR: Fixed-wing search and rescue as the name implies is that portion of the SAR mission conducted by conventional aircraft as opposed to helicopters. Fixed-wing resources tend to be used in the initial phases of the search to locate the distressed ship or aircraft and helicopters to perform the rescue. With limitations, both have some capability to perform the other's role.

Geomatics: a field of activities that uses a systematic approach to integrate all means used to acquire and manage data obtained from sources in space.

Force generation: The principles, fundamentals and process that dictate how forces will be created that include equipping, training and otherwise preparing for operations.

Force projection: The ability to project the military element of national power from Canada, in response to requirements for military operations. Force projection operations extend from mobilization and deployment of forces to redeployment.

Griffons: Light utility helicopter used to transport small groups of troops and light equipment around the battlefield. 75 of 100 purchased in the 1990's are in service with the CF.

GTS (GTS Katie): GTS refers to a Gas Turbine Ship and the GTS Katie was a 750-foot, roll on/roll off cargo ship.

Halifax-class Frigates: please see Frigates.

Huey: Light utility helicopter used to transport troops and light equipment around the battlefield. Replaced by the Griffon in the CF inventory.

HUMINT: A category of intelligence derived from information collected and provided by human sources. 2. Intelligence derived from information collected and provided by human sources.

Imagery: A collective term that means the representations of objects reproduced electronically or by optical means on film, electronic display devices, or other media.

Impact Statement: A written statement to the Chief of Defence Staff and Deputy Minister by a Level One senior manager that indicates what the impact will be on his or her organization should the full allocation of requested funds not be provided for the coming Fiscal Year.

Information Technology: The scientific, technological and engineering disciplines as well as to the management technologies used in information handling, communication and processing, their applications and associated software and equipment and their interaction.

Interoperability: The capability to communicate, execute programs, or transfer data among various functional units in a manner that requires the user to have little or no knowledge of the unique characteristics of those units.

Interoperability of materiel: Many believe that it can make a major contribution to the smooth running of multilateral operations through interoperability of materiel and common command, control and communications arrangements.

ISAF: International Security Assistance Force. The ISAF in Kabul, Afghanistan is UN mandated and NATO led.

Joint Support Ship: The Joint Support Ship will provide three distinct capabilities to provide better support to both naval and land forces during joint, national and international operations. It replaces the current AOR. Its roles are:

- a) Underway Support to Naval Task Groups – Underway support is the term used to describe the transfer of liquids and solids between ships at sea. This underway support also includes the operation of helicopters and a second line maintenance capability for helicopters, as well as a task group medical and dental facility;
- b) Sealift – To meet a range of possibilities in an uncertain future security environment, three Joint Support Ships together will be capable of transporting 7,500 lane metres of vehicles and stores. This will provide for the transport of an army battle group. The capability will also include a flexible self load and unload function; and

- c) Afloat Support to Forces Deployed Ashore – This capability will provide a limited joint force headquarters at sea for command and control of forces deployed ashore.

JTF-2: The Joint Task Force Two (JTF 2) of the Canadian Forces is a Special Operations Forces unit that is responsible for federal counter-terrorist operations. The mission of JTF 2 is to provide a force capable of rendering armed assistance in the resolution of an incident that is affecting, or has the potential to affect, the national interest. The primary focus is counter-terrorism (CT), however, the unit can expect to be employed on other high value strategic tasks. JTF 2 was created on April 1, 1993, when the Canadian Forces (CF) accepted responsibility for federal counter-terrorism operations from the RCMP. Since its inception, the unit has continuously evolved to meet modern-day threats. As the events of 11 September 2001 have shown, the threat of terrorism comes from an elusive, sophisticated and determined enemy. In order to maintain an edge in this operational environment, JTF 2 is continuously developing new capabilities, technologies, and tactics. The year 2001 marked an important milestone in the history of JTF 2. The unit was committed to the international Special Operations Forces coalition in Afghanistan, completing its operations there in November 2002. This deployment was the first time JTF 2 was used in a major combat role outside Canada. The unit played a critical role in coalition Special Operations Forces and earned the respect of Canada's allies for its professionalism.

Kiowa: A small helicopter used primarily for battlefield reconnaissance. No longer in service with the CF.

Labrador Helicopter: A twin-rotor helicopter formerly used by the CF for search and rescue. Replaced by the Cormorant.

“Level One” Manager: Senior military officers or senior civilian executives who hold Assistant Deputy Minister status and occupy key positions in DND at the level just below Chief of Defence Staff and the Deputy Minister.

Littoral: The coastal sea areas and that portion of the land which is susceptible to influence or support from the sea, generally recognized as the region which horizontally encompasses the land-watermass interface from 100 kilometres (km) ashore to 200 nautical miles (nm) at sea, and extending vertically into space from the bottom of the ocean and from the land surface

Major Crown Projects: Major Crown Projects (MCP) have cost estimates that exceed \$100 million and that the Treasury board would assess as high risk. The Treasury Board may also direct that certain projects, with a total cost of less than \$100 million but considered to be high risk, be designated as a MCP. There can be projects exceeding \$100 million, but that have not been assessed as high risk or designated as a MCP.

Medium Lift helicopter: Name given to a larger category of utility helicopter than is currently in the CF inventory. Would be used to transport larger groups of troops and their equipment around the battlefield. Consideration for acquiring this capability is underway but actual specifications have not yet been determined.

Mid-life refit: In a naval sense, a refit consists of preventive, corrective and unique maintenance activities that are undertaken at the half-way point of a vessel's designed life. Major overhauls of heavy machinery and the replacement of obsolete electronic systems and/or sub-systems are typically undertaken.

Militia: Army component of the Primary Reserve.

Mine-hunting: The technique of searching for, or clearing mines using mechanical or explosion gear, which physically removes or destroys the mine, or produces, in the area, the influence fields necessary to actuate it.

National Interests: The concept of the security and well-being of the state, used in making foreign policy. A national interest approach of foreign policy demands realistic handling of international problems, based on the use of power divorced from moral principles and values. Conflicts of national interest in the state system are resolved through diplomacy, international law, international institutions or, ultimately, through war. The national interest concerns the defence and maintenance of the social, political and economic stability of Canada and, thereby, the security of the nation.

Network-Enabled Operations (NEOps): NEOps increases the effectiveness of an armed force by improving intelligence collection, analysis and information sharing between its various elements, including land, sea and air forces. Consequently, the implementation of NEOps is key to achieve shared awareness, increased speed of command, higher tempo of operations and increased security of our forces in the field.

OP Apollo: Operation APOLLO was Canada's military contribution to the international campaign against terrorism from October 2001 to October 2003.

OP Connection: Op Connection is a new effort to reform recruiting started by the Chief of the Defence Staff that pushes the individual environmental commands to redirect their awareness and recruiting efforts from their own specific environments and to refocus on promoting the CF as a whole.

Operational Tempo: Ops Tempo normally refers to unit activity and Pers Tempo refers to individual activity.

Overseas Rotations/ROTO: The frequency by which military units are rotated between Canada and overseas theatres. ROTO is a colloquial term for rotation.

Personnel tempo: The frequency and quantity of time spent on military duties away from home.

Note 1: The accumulation of absences from home can be due to overseas deployments individual or unit-level training or incremental tasking. Personnel tempo is therefore not just a phenomenon experienced by Canadian Forces members on deployed operations.

Note 2: As with virtually all other NATO nations, the CF and DND are experiencing two converging demands. The first is that the general level of operational commitments have increased over the last ten years while the second is that the demands made on personnel during non-operational times have also augmented. The latter factors include obvious indicators such as the ice storm or flood relief efforts (with Y2K yet to come) and frequent retraining due to Military Occupational Structure (MOS) Review driven changes and new general purpose courses (Standard for Harassment and Racism Prevention (SHARP), ethics, environmental, etc). These also encompass the Quality of Life (QOL) dissatisfiers of reduced cost moves, lack of promotions, uncertainty over future ASD or downsizings, and potential pension amendments as well as the growing reality that continued reductions of non-operational positions is making postings to bases and HQs highly stressful. While Ops Tempo normally refers to unit activity and Pers Tempo refers to individual activity, the real concern is the cumulative effects of what could be considered "career tempo" have the potential, particularly for the CF, to reduce commitment, increase burnout and contribute to elevated unscheduled attrition.

Platform: Refers to a ship, aircraft or vehicle on which a weapon system is mounted.

Polaris: Canadian designator for the A-310 Airbus used by the CF to transport passengers and bulk freight. Two are being modified to function also as tankers to provide air-to-air refuelling. 5 are in service with the CF.

Realty Replacement Cost (RRC): An objective measure of the value of our realty assets, excluding land. It represents the estimated cost to replace each realty asset with a new realty asset, built to today's standards while still serving the same function and meeting the same capacity as the current RA realty assets.

RECCE - Reconnaissance: A mission undertaken to obtain, by visual observation or other detection methods, information about the activities and resources of an enemy or potential enemy, or to secure data concerning the meteorological, hydrographic, or geographic characteristics of a particular area.

Recognized Maritime Picture: A plot compiled to depict maritime activity on each of Canada's coasts is referred to as a Recognized Maritime Picture. The term "recognized" is used to indicate that the picture has been analyzed and evaluated prior to its dissemination. In other words, rather than having observing stations or units simply pass data among themselves, there is a central authority to whom data is forwarded for compilation, evaluation and dissemination as a *recognized* picture – a Commander's evaluation of what is happening in a given area.

Regular Forces: Component of the Canadian Forces that consists of officers and non-commissioned members who are enrolled for continuing, full-time military service.

Reserve Force: Component of the Canadian Forces that consists of officers and non-commissioned members who are enrolled for other than continuing, full-time military service when not on active service. The Primary Reserve comprises the Militia, the Naval Reserve, the Air Reserve and the Communications Reserve. Other sub-components of the Reserve Force are: the Supplementary Reserve, the Cadet Instructors Cadre and the Canadian Rangers.

Risk Management: A logical step-by-step process to protect, and consequently minimize risks to, the government's property, interests and employees. Risk

includes the chance of damage to or loss of government property, and the chance of incurring second- or third-party liability to non-government entities.

ROE - Rules of Engagement: Directives issued by competent military authority which specify the circumstances and limitations under which forces will initiate and/or continue combat engagement with other forces encountered.

Route survey: Involves the detailed collection of ocean bottom information in order to provide a "before" picture of the ocean bottom. A multibeam side scan sonar is used. Collected information includes; Bathymetry (underwater topography), Sediment Classification, Object Positioning and Identification and Mine Burial Impact Assessment. Although the primary focus is to compile and catalogue acoustically derived imagery beneath pre-determined shipping routes, Route Survey also works with Other Government Departments (OGDs) through various Memorandums of Understanding (MOU), providing Aid to Civil Power.

Rust-out: The physical deterioration of a real property or moveable asset, causing a degradation in the asset's performance, which may cause increased operating and maintenance costs, decreased economic life, and a negative impact upon service delivery.

SAR: Search and Rescue.

Sea King: A medium-sized maritime patrol and anti-submarine warfare helicopter. These operate both from ashore and from Canada's naval ships at sea. In service since the 1960's, it is scheduled to be replaced. 29 remain in service with the CF.

Sealift: To transport (personnel or supplies) by sea.

Side-scan sonar: A category of sonar system that is used to efficiently create an image of large areas of the sea floor. This technique is used for a wide variety of purposes, including creation of nautical charts and detection and identification of underwater objects and bathymetric features. The sensor emits pulses down toward the seafloor across a wide angle perpendicular to its path through the water, which may be towed from a surface vessel or submarine, or mounted on the ship's hull.

"Sign off and Aircraft": Certify that maintenance work completed on the aircraft has been done correctly and that the aircraft is ready to be flown.

SITREP - Situation Report: A report giving the situation in the area of a reporting unit or formation.

Six Pack: Refers to a deployment package of 6 CF-18 aircraft along with the crews and other essentials required to operate away from home.

Special Forces: Canadians served with distinction in several types of Allied Special Forces units during the Second World War. One such unit was the legendary U.S. and Canadian combined 1st Special Service Force or, as it was commonly known, "the Devil's Brigade." It achieved a sterling combat record despite overwhelming odds. While tactics, weapons and technology have changed, today's JTF 2 soldiers are perpetuating the basic qualities that define such units.

Special Operations Group (SOG): As articulated in the 2005 Defence Policy Statement, the operational transformation of the Canadian Forces will focus on the establishment of new joint organizations and combat structures that can meet the Government's expectations for effectiveness, relevance and responsiveness. A key element of this transformation is the creation of a Special Operations Group (SOG) that will be capable of responding to terrorism and threats to Canadians and Canadian interests around the world.

The SOG will be composed of Joint Task Force 2 (JTF2), the Canadian Forces' special operations and counterterrorism unit; a special operations aviation capability centred on helicopters; a Joint Nuclear, Biological and Chemical Defence Company ; and supporting land and maritime forces. The SOG will be capable of operating as an independent formation but its primary focus will be to generate Special Operations Forces (SOF) elements to support Canada Command (Canada COM) and the Canadian Expeditionary Forces Command (CEFCOM). Integrating special operations forces in this manner will increase their impact in operations, as well as the range of options available to the government in the deployment of the Canadian Forces.

Squadron: The basic operating unit of (usually) an air force. Typically consists of about 10 to 20 aircraft, crews and support equipment designed to operate as an entity.

Standing Contingency Task Force [SCTF]: A concept first outlined in the Defence Policy Statement of 2005. This Task Force will respond rapidly to emerging crises.

Steady-state: An equilibrium level.

Strategic airlift: The type of airlift used to haul large quantities of materiel (and personnel) over long distances, usually from home to a marshalling point in the theatre of operations. Usually large aircraft with long unrefuelled range.

Strategic (plan): A plan for the over-all conduct of a war. A long-range plan that includes the major objectives of an organization and how they are to be attained.

Submarines: Self-propelled submersible types regardless of whether employed as combatant, auxiliary, or research and development vehicles which have at least a residual combat capability. Canada has four of the VICTORIA-class that are combatants provide the Navy with formidable defensive and offensive capabilities, along with a valuable anti-submarine (ASW) training asset. They are extremely quiet and stealthy, and well suited for current naval defence roles. Important amongst these is support to other federal government departments, including participation in fisheries, immigration, law enforcement and environmental patrols.

Sustain forces deployed: To provide for the needs of forces conducting operations away from home to include food, housing, medical care, fuel, ammunition, spare parts reinforcements etc. In short everything the force requires to continue to operate.

T-33: A fighter aircraft from the 1950's used until recently by the Air Force for combat support missions (training, towing gunnery targets, etc.). No longer in service.

Tactical airlift: The type of airlift used to carry personnel and materiel over shorter distances within a theatre of operations. Usually smaller, somewhat more agile aircraft with some capability to defend against attack.

Tactical (plan): A detailed and relatively short-range plan describing the immediate goals, their order of priority, their completion dates, the precise means to be employed and the coordination required.

Tracker: A smaller twin-engine maritime patrol aircraft formerly used for fisheries and other inshore maritime patrol. No longer in service with the CF.

Trained and effective personnel and technicians: Personnel who have been fully trained and qualified to perform their assigned function and who are otherwise available (medically fit etc.) to perform it.

Trinity / Athena: TRINITY and ATHENA are organizations within Maritime Forces Atlantic and Maritime Forces Pacific respectively. Among their responsibilities are administering the Maritime Operations Centres that are being augmented by representatives from six other government departments (Transport Canada, the RCMP, the Canadian Border Service, Department of Fisheries and Oceans, and the Canadian Coast Guard) to create the new Maritime Security Operations Centres that will “fuse” data from each department’s units to create an improved Recognized Maritime Picture.

V Corps: The US Army formation that was in Iraq in 2003

Victoria-class submarines: the Victoria-class submarines are modern, conventionally-powered boats with vastly more evolved hydrodynamic features and advanced marine engineering systems, as well as better habitability and endurance. The boats are able to 'snort' (through an extendible air-breather) while at periscope depth and can remain deeply submerged for extended periods at slow speed. Operating depth is over 200m. The hulls are covered with 22,000 anechoic rubber tiles specially designed to absorb sonar transmissions and make the submarines hard to detect. The boats are designed to operate for 7 years between overhauls. There is a five-person diver lockout chamber in the fin.

Vessels of Interest: Any seagoing vessel that is traveling in or near Canada’s territorial waters that may be of interest for any number of reasons that are of interest to Canada.

Wing: An air force structure consisting of a number of squadrons and other units designed primarily to conduct operations. A Wing will usually specialize in providing a single capability such as a fighter force or airlift.

Yakolev-42: Soviet era Russian airliner similar in appearance to a Boeing 727.

APPENDIX XIII

Who the Committee Heard From

Abbas, Mr. Leo
Mayor
Town of Happy Valley Goose Bay
February 3, 2005

Adams, Mr. John
Commissioner
Canadian Coast Guard
May 5, 2003

Addy, Major General (ret'd) Clive
National Past Chairman, Federation of Military and
United Services Institutes of Canada
October 15, 2001

Alarie, Master Corporal Bernadette
Canadian Forces Dental Services School
CFB Borden
June 25-27, 2002

Allan, Major Murray
Deputy Commanding Officer
Royal Regina Rifles
January 27, 2003

Allen, Mr. Jon
Director General, North America Bureau
Department of Foreign Affairs and International Trade
January 28, 2002, March 17, 2003

Anderson, Colonel N.J.
National Defence
May 2, 2005

Armand, Chief Warrant Officer Gilles
Armoured Combat Engineer Regiment
CFB Valcartier
September 24, 2003

Atkinson, Ms. Joan
Assistant Deputy Minister, Policy and Program Development
Department of Citizenship and Immigration
January 28, 2002

Avis, Captain Peter
Director of Maritime Policy, Operations and Readiness
Department of National Defence
April 7, 2003

Adams, Superintendent Bill
Federal Services Directorate
RCMP
June 9, 2003

Adams, Corporal Terrance
CFB Borden Technical Services
CFB Borden
June 25-27, 2002

Addy, Major General (ret'd) Clive
Conference of Defence Associations (Ottawa)
June 27, 2005

Alexander, Dr. Jane
Deputy Director
U.S. Defence Advanced Research Projects Agency (DARPA)
February 4, 2002

Allard, The Honorable Wayne
Ranking Member (Republican – Virginia), U.S.
Senate Armed Services Committee
February 5, 2002

Amos, Chief Warrant Officer Bruce
423 Maritime Helicopter Squadron, 12
Wing Shearwater
January 22-24, 2002

Andrash, Mr. P. (Duke)
Sergeant 481, Vancouver Police Department
November 18-22, 2001

Atkins, Chief Superintendent Ian
Criminal Operations Officer, H Division, RCMP
January 22-24, 2002, September 22-23, 2003

Audcent, Mr. Mark
Law Clerk and Parliamentary Counsel
Senate of Canada
December 2, 2002

Axworthy, Dr. Thomas
Chairman, Centre for Study of Democracy
Queen's University
September 29, 2003

The Government's No. 1 Job

Badger, Captain Chris J.
Vice President, Operations, Vancouver Port Authority
November 18-22, 2001

Baker, Mr. Mike
Vice-President, Corporate Management
Canadian Air Transport Security Authority
November 25, 2002

Baker, Phillip
Director General, Afghanistan, India, Nepal, Sri Lanka Div.
Canadian International Development Agency
May 29, 2006

Baltabaev, M.P., Mr. Tashpolot
Kyrgyz Republic
May 12, 2003

Bariteau, Lieutenant-Colonel François
Commanding Officer, Canadian Forces
Leadership and Recruit School
National Defence
June 1, 2005

Barrette, Mr. Jean Director
Security Operations, Safety and Security Group
Transport Canada
November 27, 2002 / December 2, 2002

Basrur, Dr. Sheela
Medical Officer of Health
City of Toronto
October 30, 2003

Bastien, Commander Yves
Formation Administration Officer
Maritime Forces Atlantic
January 22-24, 2002

Bax, Ms. Janet
Director General, Programs
Office of Critical Infrastructure Protection and Emergency
Preparedness
October 20, 2003

Beattie, Captain Davie
Canadian Parachute Centre Adjutant
CFB Trenton
June 25-27, 2002

Baird, Master Corporal Keith
Bravo Squadron
CFB Kingston
May 7-9, 2002

Baker, Lieutenant-Colonel Roy
Wing Logistics and Engineering Officer
CFB Trenton
June 25-27, 2002

Balnis, Richard
Senior Research Officer
Canadian Union of Public Employees
November 18, 2002

Barbagallo, Lieutenant Jason
The Black Watch
November 5-6, 2002

Barrett, Major Roger R.
Operational Officer, 2 RCR
CFB Gagetown
January 22-24, 2002

Bartley, Mr. Alan
Director General, Policy Planning and Readiness, Office of
Critical Infrastructure Protection and Emergency
Preparedness
July 19, 2001

Bastien, Major-General Richard
Deputy Commander of Air
Assistant Chief of the Air Staff
Department of National Defence
December 3, 2001

Baum, Major Nigel
J4
CFB Kingston
May 7-9, 2002

Beare, Brigadier-General Stuart A. Commander, Land Forces
Western Area
National Defence
March 7, 2005

APPENDIX XIII

Who the Committee Heard From

Beattie, Lieutenant-Colonel Mark
Senior Staff Officer, Canadian Forces Support Training Group,
CFB Borden
June 25-27, 2002

Beers, Master Corporal Robert
Canadian Forces School of Electrical and Mechanical
Engineering
CFB Borden
June 25-27, 2002

Begley, Inspector J.J. (Jim)
Federal Policing Service
CMP
November 18-22, 2001

Bell, Lieutenant-Commander John
Commander, HMCS Queen
National Defence
March 9, 2005

Belzile, Lieutenant-General (ret'd) Charles
Chairman
Conference of Defence Associations
October 15, 2001

Bernier, Warrant Officer Michel
5th Military Police Platoon
CFB Valcartier
September 24, 2003

Berthiaume, Lieutenant-Colonel Philip (Res)
Sussex and Kent Scottish Regiment
December 1, 2004

Bildfell, Mr. Brian
Director, Ambulance Services
City of Windsor
February 27, 2003

Bishop Jr., The Honorable Sanford D.
(Democrat – Georgia)
U.S. House Select Committee on Intelligence
February 5, 2002

Black, Mr. Bob
Director, Office of Emergency Preparedness
City of Edmonton
January 28, 2003

Beazley, Chief Frank
Halifax Regional Police
Halifax Regional Municipality
September 23, 2003

Begin, Mr. Robert
Regional Director, Quebec
Office of Critical Infrastructure Protection and Emergency
Preparedness
October 27, 2003

Belcourt, Chief Warrant Officer Mario
12th Canadian Armoured Regiment
5th Canadian Mechanized Brigade CFB Valcartier
September 24, 2003

Bell, Mr. Peter
Intelligence Analyst
Organized Crime Agency of B.C.
November 18-22, 2001

Bercuson, Dr. David J.
Director, Centre for Military and Strategic Studies
University of Calgary
April 19, 2004 and March 8, 2005

Berry, Major David
Canadian Parachute Centre Training Officer Commander
CFB Trenton
June 25-27, 2002

Berthiaume, Mr. Tim
Deputy Fire Chief
City of Windsor
February 10, 2003

Bilodeau, Mr. Ronald
Associate Secretary to the Cabinet, Deputy Minister to the
Deputy Prime Minister and Security and Intelligence
Coordinator, Privy Council Office
February 24, 2003

Bissonnette, Captain J.R.A.
Commander, 5th Military Police Platoon
CFB Valcartier
September 24, 2003

Black, Lieutenant Colonel Dean C.
Commanding Officer, 403 Squadron
CFB Gagetown
January 22-24, 2002

The Government's No. 1 Job

Blackmore, Mr. David

Director of Building and Property, Emergency Operations
Centre Manager City of St. John's
March 31, 2003

Blair, Master Warrant Officer Gérald

Canadian Forces School of Communications and Electronics
CFB Kingston
May 7-9, 2002

Blanchette, Lieutenant-Colonel Michael

Commander, Canadian Parachute School
CFB Trenton
June 25-27, 2002

Blight, Master Corporal

8 Air Maintenance Squadron
8 Wing Trenton
June 25-27, 2002

Bloodworth, Ms Margaret

Deputy Minister
Public Safety and Emergency
Preparedness Canada
February 15, 2005

Bolton, Lieutenant Colonel Bruce D

Commanding Officer
The Black Watch, Royal Highland Regiment of Canada
November 5-6, 2001

Bonnell, Mr. R.J. (Ray)

Superintendent, Officer in Charge, Protective Services
Branch, RCMP
December 2, 2002

Bouchard, Major-General J.J.C

Commander, 1 Canadian Air Division
National Defence
March 10, 2005

Boulden, Ms Jane

Canada Research Chair in International Relations and Security
Studies
Royal Military College of Canada
November 29, 2004

Boutilier, Dr. James A.

Special Advisor (Policy), Maritime Forces, Pacific Headquarters
Department of National Defence
June 9, 2003

Blair, Colonel Alan

12 Wing Commander
National Defence
May 5, 2005

Blanchard, Master Corporal Piette

Canadian Forces Dental Services School
CFB Borden
June 25-27, 2002

Bland, Professor Douglas

Chair of Defence Management Program, School of Policy
Studies
Queen's University
October 29, 2001 / May 27, 2002 / June 27, 2005

Blondin, Colonel Yvan

Wing Commander, 3 Wing Bagotville
National Defence
June 1, 2005

Boisjoli, Lieutenant-Commmander André

Commanding Officer, HMCS Glace Bay, Maritime Forces
Atlantic
January 22-24, 2002

Bon, Mr. Daniel

Director General, Policy Planning, Assistant Deputy Minister,
Policy
Department of National Defence
July 18, 2001

Boswell, Lieutenant-Colonel Brad

Acting Director of Army Doctrine
CFB Kingston
May 7-9, 2002

Boucher, Mr. Mark

National Secretary Treasurer
Canadian Merchant Service Guild
February 2, 2005

Bourgeois, Mr. Terry

District Chief, Rural District 3, Communications, Fire and
Emergency Service, Halifax Regional Municipality
September 23, 2003

Bowes, Lieutenant-Colonel Steve

Armour School
C.F.B. Gagetown
National Defence
January 31, 2005

APPENDIX XIII

Who the Committee Heard From

Boyer, Colonel Alain
Commander 15 Wing Moose Jaw
National Defence
March 9, 2005

Brandt, Mr. Brion
Director, Security Policy
Transport Canada
May 5, 2003

Brochet, Inspector Pierre, Chief of Operation,
Planning Section, Montreal Police Service, City of
Montreal
September 26, 2003

Brooks, Captain Melissa
CFB Petawawa
June 25-27, 2002

Bryan, Mr. Robert
Emergency Planning Coordinator City of Vancouver
January 30, 2003

Buck, Vice-Admiral Ron
Vice Chief of the Defence Staff
National Defence
December 6, 2004

Bugslag, Mr. Bob
Executive Director, Provincial Emergency
Program
Government of British Columbia
March 1, 2005

Bullock, Ms. Margaret
Manager, Security Awareness, Policy and Regulatory
Corporate Security, Air Canada
November 18-22, 2001

Burke, Mr. Sean
Research Associate, National Security Studies, Council
on Foreign Relations
February 4, 2002

Burrell, Mr. Bruce
Assistant Deputy Chief Director, Halifax Regional Fire
Service
Halifax Regional Municipality
September 23, 2003

Bramah, Mr. Brian
Regional Director
Transport Canada
November 18-22, 2001

Bradley, Corporal John
Imagery Technician
17 Wing Imaging and Associate Air Force Historian, 17 Wing
Winnipeg
November 18-22, 2001

Brodeur, Vice-Admiral (Ret'd) Nigel
As an individual
March 1, 2005

Brown, Major Chris
424 Squadron
CFB Trenton
June 25-27, 2002

Buck, Vice-Admiral Ron
Chief of the Maritime Staff
Department of National Defence
December 3, 2001, August 14, 2002, April 7, 2003

Buenacruz, Corporal
Wing Administration
8 Wing Trenton
June 25-27, 2002

Bujold, Mr. Guy
Assistant Deputy Minister
Infrastructure Canada
February 7, 2005

Burke, Captain (N) Greg
Chief of Staff, Maritime Forces Atlantic
Department of National Defence
January 22-24, 2002

Burr, Ms Kristine
Assistant Deputy Minister, Policy
Transport Canada
February 7, 2005

Butler, Mr. John
Regional Director, Newfoundland and Labrador
Canadian Coast Guard
February 2, 2005

Calder, Mr. Kenneth

Assistant Deputy Minister, Policy
Department of National Defence
November 26, 2001, August 14, 2002, April 26, 2004,
October 25, 2004

Cameron, Captain Keith

CFB Petawawa
June 25-27, 2002

Campbell, Lieutenant-General Lloyd

Commander of Air Command and Chief of the Air Staff
Department of National Defence
December 3, 2001

Camsell, Lieutenant-Colonel J.F.

36th Service Battalion
February 2, 2005

Capstick, Colonel Mike

Director, Land Personnel Strategy
Patricia's Canadian Light Infantry
March 10, 2005

Caron, Lieutenant-General Marc

Chief of Land Staff
National Defence
February 7, 2005

Castillo, Corporal Marvin

CFB Kingston
May 7-9, 2002

Cellucci, H.E. Paul

Ambassador
Embassy of the United States of America to Canada
August 15, 2002

Chapin, Mr. Paul

Director General, International Security Bureau,
Department of Foreign Affairs and International Trade
February 23, 2004

Chartier, Honorary Lieutenant-Colonel Victor G., OMM, CD.

The Black Watch
November 5-6, 2002

Chow, Lieutenant Commander Robert

Commanding Officer, HMCS *Unicorn* (Saskatoon)
January 27, 2003

Cameron, Colonel Scott

Director of Medical Policy on the staff of the
Director General Health Services (DGHS)
Department of National Defence
December 10, 2001

Campbell, Anthony

Vice-President, Canadian Association for Security
and Intelligence Studies
June 3, 2002

Campbell, Master Corporal Steve

426 Training Squadron, 8 Wing Trenton
June 25-27, 2002

Caouette, Sergeant Denis, Operational Planning

Section, Montreal Police Service, City of Montreal
September 26, 2003

Caron, Corporal Denis

National Support Arrangements Coordinator, Coast
and Airport Watch National Coordinator, Organized
Crime Branch, RCMP
April 7, 2003

Carroll, Lieutenant-Commander Derek HMCS

Tecumseh
National Defence
March 8, 2005

Castonguay, Staff Sergeant Charles

Unit Commander, RCMP
November 5-6, 2001

Cessford, Lieutenant-Colonel Michael

Acting Commader, Canadian Forces Joint Operations Group
CFB Kingston
May 7-9, 2002

Charette, Mr. Serge

National President
Customs Excise Union Douanes Accise
January 22-24, 2002

Chartrand, Lieutenant-Commander Yves

Acting Commanding Officer, HMCS Huron
Maritime Forces Pacific
November 18-22, 2001

Christie, Mr. Ryerson

Researcher, Centre for International and
Security Studies
York University
March 21, 2005

APPENDIX XIII

Who the Committee Heard From

Cirincione, Mr. Joseph
Senior Director, Non Proliferation Project, The
Carnegie Foundation
February 5, 2002

Clark, Captain Robert
CO BW No.2497 Cadet Corps
Head Librarian, Law Library
McGill University
November 5-6, 2002

Clarke, Mr. Shawn
Acting Regional Director, Prince Edward Island,
Office of Critical Infrastructure Protection and
Emergency Preparedness
October 27, 2003

Cohen, Mr. Andrew
Associate Professor, School of
Journalism and Communications
Carleton University
March 21, 2005

Connolly, Mr. Mark
Director General, Contraband and Intelligence Services
Directorate, Customs Branch
Canada Customs and Revenue Agency
February 10, 2003, September 22, 2003

Conyers, Jr., The Honorable John
Ranking Member Democrat-Michigan, U.S. House
Judiciary Committee
February 7, 2002

Corcoran, Mr. James
Former Deputy Director, Operations
Canadian Security and Intelligence Service
October 1, 2001

Cormier, Captain Michael P.
Deputy Harbour Master
Vancouver Port Authority
November 18-22, 2001

Côté, Master Corporal Claude
Bravo Squadron
CFB Kingston
May 7-9, 2002

Côté, Mr. Yvan
Investigator, Organized Crime Task Force, Montreal
Urban Community Police Department
November 5-6, 2001

Clapham, Superintendent, Ward D.
Officer in Charge
RCMP
November 18-22, 2001

Clarke, Master Corporal James
Gulf Squadron
CFB Kingston
May 7-9, 2002

Coble, The Honorable Howard
Ranking Member (Republican, North Carolina)
U.S. House Judiciary Committee
February 7, 2002

Collenette, P.C., M.P., The Honourable David
Michael
Minister of Transport
December 2, 2002

Connolly, Mr. Mark
Head, Customs Contraband, Intelligence and
Investigations
Canada Border Services Agency
February 23, 2004

Cooper, First Officer Russ
Toronto Representative, Security Committee
Air Canada Pilots Association
November 4, 2002

Cormier, Master Seaman Michael
Canadian Forces Military Police Academy
CFB Borden
June 25-27, 2002

Côté, Mr. Bertin
Deputy Head of Mission
Canadian Embassy (Washington)
February 4-7, 2002

Côté, Brigadier-General Gaston
Commander, Land Forces Quebec Area
National Defence
June 1, 2005

Coulter, Mr. Keith
Chief, Communications Security Establishment
February 24, 2003

The Government's No. 1 Job

Couture, Lieutenant-General Christian
Assistant Deputy Minister (Human Resources-Military)
Department of National Defence
December 10, 2001

Creamer, Mr. Dennis
Vice-President, Finance and Administration
Halifax Port Authority
January 22-24, 2002

Crosbie, Mr. William
Director General, North America Bureau
Foreign Affairs Canada
April 11, 2005

Croxall, Corporal Kevin
CFB Borden Administration Services, CFB Borden
June 25-27, 2002

D'Avignon, Mr. Michel
Director General, National Security, Policing and
Security Branch, Solicitor General Canada
July 19, 2001

Daigle, MSC, CD, MGen. Pierre
Special Advisor to the Chief of Defence Staff
Department of National Defence
March 17, 2003 / February 23, 2004

Daniels, Private Jason
CFB Kingston
May 7-9, 2002

Davies, Ms. Krysta M.
Intelligence Analyst Specialist
KPMG Investigation and Security Inc.
October 01, 2001

DeCastro, Second Lieutenant. Rod
The Black Watch
November 5-6, 2002

Deemert, Mr. Rob
Cabin Security, International Association of Machinists and
Aerospace Workers
August 15, 2002

Crabbe, Lieutenant-General (Ret'd) Ray
Royal Military Institute of Manitoba (RMIM)
March 10, 2005

Crober, Mr. Paul
Regional Director for B.C. and Yukon,
Emergency Mgmt. and National Security Sector, Public
Safety and Emergency Preparedness Canada
March 1, 2005

Crouch, Dr. Jack Dyer
Assistant Secretary of Defence, International
Security Policy
Office of the U.S. Secretary of Defence
February 6, 2002

Cushman, Dr. Robert
Chief Medical Officer of Health, City of Ottawa
February 3, 2003

D'Cunha, Dr. Colin
Commissioner of Public Health, Chief Medical
Officer of Health, Ministry of Health and Long-Term
Care, Ontario
October 30, 2003

Dallaire, Gabriel
Gulf Squadron, CFB Kingston
May 7-9, 2002

Davidson, Rear-Admiral Glenn V.
Commander, Maritime Forces Atlantic
Department of National Defence
September 22, 2003

Dawe, Mr. Dick
Manager, Personnel Support Programmes, Maritime
Forces Pacific
November 18-22, 2001

DeCuir, Brigadier-General Mike
Deputy Regional Commander
Canadian NORAD Region Headquarters
November 18-22, 2001

Deering, Richard
Chief of Police
Royal Newfoundland Constabulary
February 3, 2005

APPENDIX XIII

Who the Committee Heard From

Dempsey, Mr. Lawrence
National Secretary Treasurer
Canadian Merchant Service Guild
September 22, 2003, February 2, 2005

De Riggi, Mr. Angelo
Intelligence Officer
Organized Crime Task Force - RCMP
November 5-6, 2001

Desrosiers, Chief Warrant Officer Christian
5th Canadian Light Artillery Regiment
September 24, 2003

deVries, Nicolaas C.W.O. (Ret'd)
Military Bands
January 31, 2005

Dewitt, Mr. David
Director, Centre for International and
Security Studies
York University
December 2, 2004

Dietrich, Chief Warrant Officer Dan
Chief Warrant Officer
One Canadian Air Division
November 18-22, 2001

Ditchfield, Mr. Peter
Deputy Chief Officer
Organized Crime Agency of B.C.
November 18-22, 2001

Douglas, Lieutenant-Colonel Brian
Artillery School
C.F.B. Gagetown
National Defence
January 31, 2005

Downton, Master Corporal Doug
426 Training Squadron
8 Wing Trenton
June 25-27, 2002

Droz, Superintendent Pierre
Criminal Operations
RCMP
November 5-6, 2001

Dempster, Major-General Doug
Director General, Strategic Planning
National Defence
April 11, 2005

Deschamps, Col. André
Director, Continental Operations
Department of National Defence
May 6, 2002

Devlin, Mr. W.A. (Bill)
Manager, Hub Development, Vancouver
International Airport
Air Canada
November 18-22, 2001

Dewar, Captain (N) (Ret'd) John
Member, Maritime Affairs
Navy League of Canada
May 12, 2003, June 2, 2003

Dickenson, Mr. Lawrence T.
Assistant Secretary to the Cabinet, Security and
Intelligence
Privy Council Office
October 29, 2001 / February 24, 2003

Dion, Corporal Yves
Canadian Forces Fire Academy
CFB Borden
June 25-27, 2002

Doge, Ms. Trish
Director, Risk and Emergency Management, City of
Vancouver
January 30, 2003

Dowler, Chief Petty Officer First Class George
Maritime Forces Atlantic
January 22-24, 2002

Doyle, Lieutenant Colonel Bert
Commanding Officer, 402 Squadron
17 Wing Winnipeg
November 18-22, 2001

Duchesneau, Mr. Jacques
President and Chief Executive Officer
Canadian Air Transport Security Authority
November 25, 2002

The Government's No. 1 Job

Dufour, Major Rénald
Commander, 58th Air Defence Battery
CFB Valcartier
September 24, 2003

Duguay, Mr. Yves
Senior Director
Corporate Security Risk Management
Air Canada
November 18-22, 2001

Duncan, Mr. Mark
Vice-President, Operations
Canadian Air Transport Security Authority
November 25, 2002

Durocher, Captain Pascal
Deputy Commanding Officer,
2EW Squadron, CFB Kingston
May 7-9, 2002

Edmonds, Captain (N) David
Chief of Staff Personnel & Training, Naval Reserve
Department of National Defence
September 25, 2003

Elliott, Mr. William
Assistant Deputy Minister, Safety and Security Group
Transport Canada
November 27, 2002, December 2, 2002, May 5, 2003

Ellis, Captain Cameron
CFB Petawawa
June 25-27, 2002

Ellis, Ms. Karen
Assistant Deputy Minister (Infrastructure and
Environment), National Defence
June 6, 2005

Enger, Inspector T.G. (Tonia)
Operations Officer
RCMP
November 18-22, 2001

Evans, Ms. Daniela
Chief, Customs Border Services
Canada Customs and Revenue Agency
November 18-22, 2001

Dufresne, Corporal
Canadian Forces Postal Unit
8 Wing Trenton
June 25-27, 2002

Dumais, Lieutenant-General Marc J.
Deputy Chief of the Defence Staff
National Defence
June 27, 2005

Dunn, Major General Michael
Vice Director, Strategic Plans and Policy
The Pentagon
February 06, 2002

Earnshaw, Commander Paul F.
Commanding Officer TRINITY, Joint Ocean
Surveillance Information Centre
Department of National Defence
September 22, 2003

Elcock, Mr. Ward
Director
Canadian Security Intelligence Service
August 14, 2002, February 17, 2003

Elliott, QC, William J.S.
Associate Deputy Minister
Public Safety and Emergency Preparedness Canada
June 19, 2006

Ellis, Colonel Jim
2nd in Command, Operation Peregrine
National Defence
March 1, 2005

Erkebaev, M.P., The Honourable Abdygany
Speaker of the Legislative Assembly
Kyrgyz Republic
May 12, 2003

Evraire, Lieutenant-General (Ret'd) Richard J.
Conference of Defence Associations
April 19, 2004

APPENDIX XIII

Who the Committee Heard From

Fadden, Mr. Richard
Deputy Clerk, Counsel and Security Intelligence
Coordinator
Privy Council Office
October 29, 2001, January 29, 2002, August 14, 2002

Fagan, Mr. Wayne
Regional Vice-President
Union of Canadian Transportation
Employees (UCTE)
February 2, 2005

Falkenrath, Mr. Richard
Senior Director
U.S. Office of Homeland Security
February 07, 2002

Farmer, Mr. Rick
Area Manager, Ontario East Port of Entries
Citizenship and Immigration Canada
May 7-9, 2002

Ferguson, Mr. Brian
Assistant Deputy Minister, Veterans Services
Veterans Affairs Canada
January 22-24, 2002

Fernie, Iain
Regional Security Operations Manager
Air Canada
June 24, 2002

Fields, Fire Chief Dave
Fire Department
City of Windsor
February 27, 2003

Fisher, Captain Kent
18
CFB Kingston
May 7-9, 2002

Flagel, Mr. Brian
Director, Airport Operations
Canada Customs and Revenue Agency
November 18-22, 2001

Fagan, Mr. John
Director of Intelligence and Contraband, Atlantic
Region
Canada Customs and Revenue Agency
January 22-24, 2002

Falconer, Captain Vic
Formation Drug Education Coordinator, Formation
Health Services (Pacific)
Maritime Forces Pacific
November 18-22, 2001

Fantino, Chief Julian
Toronto Police Service
May 6, 2002

Farr, Mr. Bruce
Chief and General Manager, Toronto Emergency
Medical Services
City of Toronto
October 30, 2003

Fergusson, Mr. James
Centre for Defence and Security Studies
Department of Political Studies
University of Manitoba
March 10, 2005

Ferris, Mr. John
Faculty of Social Sciences,
International Relations Program
University of Calgary
March 8, 2005

Fisher, Second Lieutenant Greg
The Black Watch
November 5-6, 2002

Flack, Mr. Graham
Director of Operations, Borders Task Force
Privy Council Office
March 17, 2003, February 23, 2004

Fleshman, Larry
General Manager, Customer Service Toronto, Air
Canada
June 24, 2002

The Government's No. 1 Job

Flynn, Commander Steven
U.S. Coast Guard and Senior Fellow
National Security Studies, Council on Foreign
Relations
February 04, 2002

Forcier, Rear-Admiral J.Y. Commander, MARPAC
National Defence
February 28, 2005

Forgie, Mr. John
Enforcement Supervisor, Vancouver
Citizenship and Immigration Canada
November 18-22, 2001

Foster, Lieutenant-Colonel Rob
Acting Commanding Officer, 8 Air Maintenance Squadron
CFB Trenton
June 25-27, 2002

Fox, James
Acting Assistant Deputy Minister, Bilateral Relations
Foreign Affairs Canada
May 29, 2006

Frappier, Mr. Gerry
Director General, Security and Emergency
Preparedness and Chair of Interdepartmental Marine
Security Working Group, Transport Canada
April 7, 2003, June 2, 2003, February 25, 2004

Fraser, Rear-Admiral Jamie D.
Commander
Maritime Forces Pacific
November 18-22, 2001

Frederick, Corporal
8 Air Maintenance Squadron
8 Wing Trenton
June 25-27, 2002

Fries, Mr. Rudy
Emergency Management Coordinator, London-
Middlesex Community
City of London
March 31, 2003

Gadula, Mr. Charles
Director General, Fleet Directorate, Marine Services,
Department of Fisheries and Oceans Canada
April 7, 2003

Fonberg, Mr. Robert
Deputy Secretary to the cabinet, Operations
Privy Council Office
March 17, 2003

Forcier, Vice-Admiral J.C.J.Y.
Commander, Canada Command
National Defence
May 8, 2006

Fortin, Lieutenant-Colonel Mario
Acting Commanding Officer, 426 Squadron
CFB Trenton
June 25-27, 2002

Fox, Mr. John
Member
Union of Canadian Transportation
Employees (UCTE)
February 2, 2005

Francis, Warrant Officer Charles
Bravo Squadron
CFB Kingston
May 7-9, 2002

Frappier, Lieutenant-Colonel Jean
Commander, 12th Canadian Armoured Regiment,
5th Canadian Mechanized Brigade, CFB Valcartier
September 24, 2003

Fraser, Ms. Sheila
Auditor General of Canada
December 10, 2001, December 6, 2004

Frerichs, Private Travis
CFB Kingston
May 7-9, 2002

Froeschner, Major Chris
Acting Commanding Officer, 429 Squadron
CFB Trenton
June 25-27, 2002

Gagné, Major M.K.
Officer Commanding Administration
Company, 2nd Battalion Princess
National Defence
March 10, 2005

APPENDIX XIII

Who the Committee Heard From

Gagnon, Major Alain
Commanding Officer, Canadian Forces Recruiting Centre,
Montreal
June 25-27, 2002

Gardner, Major Craig
Mechanized Brigade Group
CFB Petawawa
June 25-27, 2002

Garnon, Lieutenant-Commander Daniel
Comptroller, National Defence
September 25, 2003

Gauthier, Lieutenant-General J.C.M.
Commander, Canadian Expeditionary Forces Command
National Defence
May 8, 2006 / May 29, 2006

Gauvin, Commodore Jacques J.
Acting Assistant Chief of the Maritime Staff
Department of National Defence
December 3, 2001

Gibbons, The Honorable Jim
Member (Republican – Nevada)
U.S. House Select Committee on Intelligence
February 6, 2002

Gilbert, Chief Warrant Officer Daniel
Department of National Defence
December 3, 2001

Gilkes, Lieutenant-Colonel B.R.
Kings Own Calgary Regiment
National Defence
March 8, 2005

Simblett, Mr. Richard
Research Fellow
Centre for Foreign Policy Studies
Dalhousie University
February 21, 2005

Giroux, Master Corporal
Canadian Parachute Centre
8 Wing Trenton
June 25-27, 2002

Gagnon, Mr. Jean-Guy, Deputy Director,
Investigations Department, Montreal Police Service,
City of Montreal
September 26, 2003

Garnett, Vice-Admiral (Ret'd) Gary L.
National Vice-President for Maritime Affairs
Navy League of Canada
May 12, 2003

Gauthier, Corporal
2 Air Movement Squadron
8 Wing Trenton
June 25-27, 2002

Gauvin, Major Bart
Directorate of Army Training 5
CFB Kingston
May 7-9, 2002

Giasson, Mr. Daniel
Director of Operations, Security and Intelligence
Privy Council Office
January 8, 2002 / January 29, 2002

Giffin-Boudreau, Ms. Diane
Acting Director General, Atlantic Region,
Department of Citizenship and Immigration Canada
September 22, 2003

Gilbert, Staff Superintendent Emory
Operational Support Services, Toronto Police
Services, City of Toronto
October 30, 2003

Gilmour, Wendy
Director, Peacekeeping and Operations Group, Stabilization
and Reconstruction Task Force
Foreign Affairs Canada
May 29, 2006

Girouard, Commodore Roger
Commander, CANFLTPAC
National Defence
February 28, 2005

Glencross, Captain, Reverend Bruce
Regimental Padre Minister
The Black Watch
November 5-6, 2002

The Government's No. 1 Job

Gludo, Colonel J.D.
Commander, 41 Canadian Brigade Group of Canada,
National Defence
March 8, 2005

Goetz, Captain J.J.
Mechanized Brigade Group
CFB Petawawa
June 25-27, 2002

Goss, The Honorable Porter
Chair (Republican - Florida)
U.S. House Select Committee on Intelligence
February 6, 2002

Goupil, Inspector Pierre
Direction de la protection du territoire, Unité
d'urgence, région ouest, Sûreté du Québec
November 5-6, 2001

Graham, Erin
Manager Safety, Capital District Health
Halifax Regional Municipality
September 23, 2003

Grandy, Mr. Brian
Acting Regional Director, Atlantic Region
Canada Customs and Revenue Agency
January 22-24, 2002

Gray, P.C., Right Honourable Herb
Chair and Commissioner, Canadian Section,
International Joint Commission
March 29, 2004

Grégoire, Mr. Marc
Assistant Deputy Minister, Safety and Security Group
Transport Canada
February 25, 2004

Grue, Superintendent Tom
Edmonton Police Services
City of Edmonton
January 28, 2003

Guindon, Captain (N) Paul
Submarine Division
Maritime Forces Atlantic
January 22-24, 2002

Goatbe, Mr. Greg
Director General, Program Strategy Directorate
Canada Customs and Revenue Agency
January 28, 2002

Goodall, Superintendent Bob
Bureau Commander, Field and Traffic Support
Bureau
Ontario Provincial Police
October 30, 2003

Gotell, Chief Warrant Officer Peter
Operations
12 Wing Shearwater
January 22-24, 2002

Graham, Master Corporal
8 Air Maintenance Squadron
8 Wing Trenton
June 25-27, 2002

Granatstein, Dr. Jack
Chair, Council for Defence and Security in the 21st Century
May 27, 2002, April 28, 2004

Grant, Captain Timothy J.
Commander, 1 Canadian Mechanized
Brigade Group
National Defence
March 7, 2005

Green, Major Bill
Commanding Officer, Saskatchewan Dragoons (Moose Jaw)
January 27, 2002

Gregory, Leading Seaman
Wing Administration Human Resources Department
8 Wing Trenton
June 25-27, 2002

Guevremont, Benoît
Gulf Squadron
CFB Kingston
May 7-9, 2002

Gutteridge, Mr. Barry
Commissioner, Department of Works and
Emergency Services
City of Toronto
October 30, 2003

APPENDIX XIII

Who the Committee Heard From

Gupta, Lieutenant-Colonel Ranjeet K.
Canadian Forces School of Military Engineering, C.F.B.
Gagetown
National Defence
January 31, 2005

Haeck, Lieutenant Colonel Ken F.
Commandant of Artillery School IFT
CFB Gagetown
January 22-24, 2002

Hamel, MWO Claude
Regimental Sergeant-Major Designate
The Black Watch
November 5-6, 2002

Hansen, Superintendent Ken
Director of Federal Enforcement
RCMP
April 7, 2003, June 9, 2003

Harlick, Mr. James
Assistant Deputy Minister, Office of Critical
Infrastructure Protection and Emergency Preparedness,
National Defence
July 19, 2001, October 20 & 27, 2003

Hart, Corporal
Wing Administration Human Resources Department, 8 Wing
Trenton
June 25-27, 2002

Haslett, Lieutenant Adam
Logistics Officer & Course Commander, The Black Watch
November 5-6, 2002

Haydon, Mr. Peter T.
Senior Research Fellow, Center for Foreign Policy
Studies
Dalhousie University
April 28, 2003, February 1, 2005

Hearn, Brigadier-General T.M.
Director General, Military Human Resources Policy
and Planning
Department of National Defence
December 10, 2001

Heinbecker, Paul
Former Ambassador to the U.N.
As an individual
February 21, 2005

Haché, Colonel Mike
Director, Western Hemisphere Policy
National Defence
April 11, 2005

Hall, Major Steve
Deputy Commandant, Canadian Forces School of
Communications and Electronics
CFB Kingston
May 7-9, 2002

Hammond, Major Lee
Artillery
CFB Petawawa
June 25-27, 2002

Hapgood, Warrant Officer John
Canadian Parachute Centre
8 Wing Trenton
June 25-27, 2002

Harrison, Captain (N) R.P. (Richard)
Assistant Chief of Staff, Operations, Maritime
Forces Pacific
November 18-22, 2001

Harvey, Lieutenant-Commander Max
Commander
H.M.C.S. Cabot
February 2, 2005

Hatton, Commander Gary
Commanding Officer, HMCS Montreal
Maritime Forces Atlantic
January 22-24, 2002

Hazelton, LCol Spike C.M.
Commandant of Armour School C2 SIM, CFB
Gagetown
January 22-24, 2002

Hébert, Barbara
Regional Director, Customs, Canada Customs and
Revenue Agency
June 24, 2002

Heimann, Dr. Alan
Medical Officer of Health
City of Windsor
February 27, 2003

Heisler, Mr. Ron
Canada Immigration Centre, Halifax
Department of Citizenship and Immigration Canada
September 22, 2003

Hendel, Commodore (Ret'd) Hans
Consultant, Canadian Forces Staff College
April 28, 2003

Henneberry, Lieutenant-Commander, HMCS
Nanaimo
Maritime Air Force Command Pacific
November 18-22, 2001

Henschel, Superintendent Peter
Federal Services Directorate
RCMP
June 9, 2003

Hickey, Mr. John
MHA, Lake Melville
House of Assembly of Newfoundland and Labrador
February 3, 2005

Hildebrand, Sergeant F.D. (Fred)
"H" Division, Criminal Operations Branch, RCMP
September 22, 2003

Hill, Mr. Dave
Chair, Capital Region Emergency Preparedness
Partnership
City of Edmonton
January 28, 2003

Hillmer, Dr. Norman
Professor of History and International Affairs.
Carleton University
November 1, 2004

Hines, Colonel Glynne
Director, Air Information Management, Chief of the
Air Staff
National Defence
July 18, 2001

Hooper, Jack
Deputy Director (Operations)
Canadian Security Intelligence Service
May 29, 2006

Henault, General Raymond R.
Chief of the Defence Staff
National Defence
December 3, 2001

Henderson, Major Georgie
Deputy A3
CFB Trenton
June 25-27, 2002

Henry, Dr. Bonnie
Associate Medical Officer of Health
City of Toronto
October 30, 2003

Herbert, Mr. Ron
Director General, National Operations Division
Veterans Affairs Canada
January 22-24, 2002

Hickey, Captain (N) Larry
Assistant Chief of Staff Plans and Operations
(Maritime Forces Atlantic)
National Defence
June 16, 2003

Hildebrandt, Captain Gerhard
Canadian Parachute Centre
8 Wing Trenton
June 25-27, 2002

Hillier, General Rick
Chief of the Defence Staff
National Defence
May 30, 2005 / June 21, 2006

Hincke, Colonel Joe
Commanding Officer
12 Wing Shearwater
January 22-24, 2002

Holman, Major-General (Ret'd)
Fraser Canadian Forces College Toronto
June 27, 2005

Horn, Lieutenant-Colonel Bernd
CFB Petawawa
June 25-27, 2002

APPENDIX XIII

Who the Committee Heard From

Hornbarger, Mr. Chris

Director
U.S. Office of Homeland Security
February 7, 2002

Howe, Corporal Kerry

CFB Borden Technical Services
CFB Borden
June 25-27, 2002

Hunt, Mr. Baxter

Embassy of the United States of America to Canada
August 15, 2002

Hupe, Master Corporal Bryan

426 Training Squadron
8 Wing Trenton
June 25-27, 2002

Iatonna, Mr. Mario

Municipal Engineer
City of Windsor
December 1, 2004

Inkster, Mr. Norman

President, KPMG Investigation and Security Inc.
Former Commissioner, RCMP
October 1, 2001

Irwin, Brigadier-General S.M.

Chief Executive Officer of the Canadian
Forces Housing Agency
National Defence
June 6, 2005

Jackson, Major David

CFB Kingston
May 7-9, 2002

Janelle, Private Pascal

CFB Kingston
May 7-9, 2002

Jean, Mr. Daniel

Assistant Deputy Minister, Policy and Program
Development, Department of Citizenship and
Immigration Canada
March 17, 2003

Hounsell, Master Corporal Scott

Canadian Forces School of Electronical and Mechanical
Engineering, CFB Borden
June 25-27, 2002

Huebert, Dr. Rob

Professor, Dept. of Political Science
University of Calgary
March 8, 2005

Hunter, The Honorable Duncan

Ranking Member, Subcommittee on Military
Procurement (Republican – California)
U.S. House Armed Services Committee
February 6, 2002

Hynes, Major A.G.

Air Reserve Coordinator (East)
1 Canadian Air Division Headquarters
February 1, 2005

Idzenga, Major Ray

Commanding Officer, Gulf Squadron
CFB Kingston
May 7-9, 2002

Innis, Captain Quentin

Instructor, Canadian Parachute Centre
8 Wing Trenton
June 25-27, 2002

Issacs, Sergeant Tony

Search and Rescue Technician
Maritime Forces Atlantic
January 22-24, 2002

Jackson, Ms. Gaynor

Manager, Military Family Support Centre, Maritime
Forces Pacific
November 18-22, 2001

Jarvis, Vice-Admiral Greg

Assistant Deputy Minister (Human Resources Military)
February 21, 2005

Jeffery, Lieutenant General M.K.

Chief of the Land Staff
Department of National Defence
December 3, 2001 / August 14, 2002

The Government's No. 1 Job

Jeffery, Lieutenant General (ret'd) Mike
June 27, 2005

Jestin, Colonel Ryan
Commander, C.F.B. Gaagetown
3 Area Support Group
National Defence
January 31, 2005

Johns, Fred
General Manager, Logistics and Processing Strategies
Canada Post
August 15, 2002

Johnson, Captain Wayne
J7, CFB Kingston
May 7-9, 2002

Johnston, Chief Cal
Chief of Police
City of Regina
January 27, 2003

Jolicoeur, Mr. Alain
President, Department of Public Safety and Emergency
Preparedness Canada
Canada Border Services Agency
February 23, 2004, April 11, 2005

Joncas, Chief Petty Officer First Class Serge
Maritime Command Chief Petty Officer
National Defence
December 3, 2001

Jurkowski, Brigadier-General (ret'd) David
Former Chief of Staff, Joint Operations
Department of National Defence
October 1, 2001

Kavanagh, Paul
Regional Director, Security and Emergency Planning
Transport Canada
June 24, 2002

Keating, Dr. Tom
Professor, Department of Political Science
University of Alberta
March 7, 2005

Jenkins, Wilma
Director, Immigration Services
Citizenship and Immigration Canada
June 24, 2002

Job, Mr. Brian
Chair, Institute of International Relations
University of British Columbia
March 1, 2005

Johnson, Captain Don
President
Air Canada Pilots Association
November 4, 2002

Johnston, Rear-Admiral (Ret'd) Bruce
As an individual
April 28, 2003

Johnston, Mr. Kimber
Director General, Strategic Policy
Public Safety and Emergency
Preparedness Canada
February 15, 2005

Jolicoeur, Alain
President
Canada Border Services Agency
June 19, 2006

Judd, Jim
Director
Canadian Security Intelligence Service
June 19, 2006

Kasurak, Mr. Peter
Principal
Office of the Auditor General of Canada
December 10, 2001, December 6, 2004

Keane, Mr. John
Deputy Assistant Secretary, Bureau of Western
Hemisphere Affairs
U.S. Department of State
February 06, 2002

Kee, Mr. Graham
Chief Security Officer
Vancouver Port Authority
November 18-22, 2001

APPENDIX XIII

Who the Committee Heard From

Kelly, Mr. James C.
As an individual
May 26, 2003

Kelly, Lieutenant Colonel W.J.
Force Planning and Program Coordination, Vice Chief
of the Defence Staff, National Defence
July 18, 2001

Kennedy, Mr. Paul
Senior Assistant Deputy Solicitor General, Solicitor
General of Canada
January 28, 2002, February 24, 2003

Keyes, Mr. Bob
Senior Vice-President, International
Canadian Chamber of Commerce
December 1, 2004

Kiloh, Insp. D.W. (Doug)
Major Case Manager, RCMP
November 18-22, 2001

King, Vice-Admiral (Ret'd) James
As an individual
May 12, 2003

Kloster, Mr. Deryl
Emergency Response Department
City of Edmonton
January 28, 2003

Koch, Major Pat
5, CFB Kingston
May 7-9, 2002

Knapp, Corporal Raymond
CFB Borden Technical Services
June 25-27, 2002

Krause, Lieutenant Colonel Wayne
23 Maritime Helicopter Squadron
2 Wing Shearwater
January 22-24, 2002

Kubeck, Commander Kimberley
Naval Control of Shipping Intelligence, Department of
National Defence
September 25, 2003

Kelly, Chief Warrant Officer Michael
The Black Watch
November 5-6, 2002

Kennedy, Mr. Paul E
Senior Assistant Deputy Solicitor General, Policy
Branch, Public Safety and Emergency Preparedness
Canada
February 15, 2005

Kerr, Captain Andrew CD
The Black Watch
November 5-6, 2002

Khokhar, Mr. Jamal
Minister-Counsellor (Congressional Affairs)
Canadian Embassy (Washington)
February 04, 2002

King, Lieutenant-Colonel Colin
Commanding Officer, Royal Regina Rifles (Regina)
January 27, 2003

King, Vice-Admiral (Ret'd) Jim
Vice-President, Atlantic
CFN Consultants
May 5, 2005

Kobolak, Mr. Tom
Senior Program Officer, Contraband and Intelligence
Canada Customs and Revenue Agency
April 7, 2003

Koop, Mr. Rudy
Research Adviser, Canadian Section
International Joint Commission
March 29, 2004

Kneale, Mr. John
Executive Coordinator, Task Force on
Enhanced Representation in the U.S
Foreign Affairs Canada
April 11, 2005

Krueger, Master Corporal
8 Air Maintenance Squadron
8 Wing Trenton
June 25-27, 2002

Kummel, Colonel Steff J.
Wing Commander, 17 Wing Winnipeg
National Defence
March 10, 2005

The Government's No. 1 Job

Kurzynski, Major Perry
Search and Rescue Operations Centre
Maritime Forces Atlantic
January 22-24, 2002

Lachance, Mr. Sylvain
A/Director General, Fleet
Canadian Coast Guard
February 17, 2003

Lacroix, Colonel Roch
Chief of Staff, Land Force Atlantic Area
National Defence
May 6, 2005

LaFrance, Mr. Albert
Director, Northern New Brunswick District
Canada Customs and Revenue Agency
January 22-24, 2002

Laing, Captain (Navy) Kevin
Director, Maritime Strategy, Chief of Maritime Staff,
National Defence
July 18, 2001

Lalonde, Major John
Air Reserve Coordinator (Western Area)
National Defence
March 8, 2005

Landry, LCol (Ret'd) Rémi
International Security Study and Research Group
University of Montreal
June 2, 2005

Langelier, Mr. André
Director, Emergency and Protective Services, City of
Gatineau
February 3, 2003

Laroche, Colonel J.R.M.G.
National Defence
May 2, 2005

Last, Colonel David
Registrar
Royal Military College of Canada
November 29, 2004

Kwasnicki, Corporal Anita
CFB Kingston
May 7-9, 2002

Lacroix, Colonel Jocelyn P.P.J.
Commander, 5th Canadian Mechanized Brigade Group, CFB
Valcartier
September 24, 2003

Laflamme, Mr. Art
Senior Representative
Air Line Pilots Association, International
August 14, 2002

Lafrenière, Major Luc
Commander, Headquarters and Signal Squadron
CFB Valcartier
September 24, 2003

Lait, Commander K.B.
Commander, Directorate of Quality of Life,
DQOL 3 - Accommodation Policy Team Leader, National
Defence
June 6, 2005

Landry, Chief Warrant Officer André
1st Battalion, 22nd Royal Regiment
CFB Valcartier
September 24, 2003

Landry, Inspector Sam
Officer in Charge, Toronto Airport Detachment
RCMP
June 24, 2002

Laprade, CWO Daniel
Headquarters and Signal Squadron
CFB Valcartier
September 24, 2003

Larrabee, Mr. Bryan
Emergency Social Services Coordinator, Board of
Parks and Recreation, City of Vancouver
January 30, 2003

Leblanc, Ms. Annie
Acting Director, Technology and Lawful Access
Division, Solicitor General of Canada
July 19, 2001

APPENDIX XIII

Who the Committee Heard From

LeBoldus, Mr. Mick
Chief Representative at the NATO Flight Training
Centre
Bombardier Aerospace
March 9, 2005

Lefebvre, Denis
Assistant Commissioner, Customs Branch
Canada Customs and Revenue Agency
May 6, 2004, February 10, 2003

Legault, Mr. Albert
Université du Québec à Montréal (UQAM)
February 21, 2005

Lenton, Assistant Commissioner W.A. (Bill)
RCMP
January 28, 2002, June 9, 2003

LePine, Mr. Peter
Inspector, Halifax Detachment
RCMP
September 23, 2003

Leslie, Major-General Andrew
Canadian Forces
November 29, 2004

Lester, Mr. Michael
Executive Director, Emergency Measures Organization
Nova Scotia Public Safety Anti-Terrorism Senior
Officials Committee
September 23, 2003

Lichtenwald, Chief Jack
Regina Fire Department
City of Regina
January 27, 2003

Loeppky, Deputy Commissioner Garry
Operations
RCMP
October 22, 2001 / December 2, 2002

Loschiuk, Ms Wendy
Principal
Office of the Auditor General of Canada
December 6, 2004

Lefebvre, Mr. Denis
Executive Vice-President
Canada Border Services Agency
February 7, 2005

Lefebvre, Mr. Paul
President, Local Lodge 2323
International Association of Machinists and Aerospace
Workers
August 15, 2002

Leighton, Lieutenant-Commander John
J1
CFB Kingston
May 7-9, 2002

Leonard, Lieutenant-Colonel S.P.
Royal Newfoundland Regiment
(1st Battalion)
February 2, 2005

Lerhe, Commodore E.J. (Eric)
Commander, Canadian Fleet Pacific
Maritime Forces Pacific
November 18-22, 2001

Lessard, Brigadier-General J.G.M.
Commander, Land Forces Central Area
December 2, 2004

Levy, Mr. Bruce
Director, U.S. Transboundary Division
Department of Foreign Affairs and International Trade
January 28, 2002

Lilienthal, Lieutenant-Colonel Mark
Senior Staff Officer
Canadian Forces Support Training Group
CFB Borden
June 25-27, 2002

Logan, Major Mike
Deputy Administration Officer, Canadian Forces Support
Training Group
CFB Borden
June 25-27, 2002

Lucas, Brigadier-General Dwayne
Director General – Aerospace Equipment Program
Management
National Defence
June 27, 2005

The Government's No. 1 Job

Lucas, Major General Steve
Commander One Canadian Air Division, Canadian
NORAD Region Headquarters
November 18-22, 2001

Luloff, Ms. Janet
A/Director, Regulatory Affairs, Safety and Security
Group, Transport Canada
November 27, 2002, December 2, 2002

Lyrette, Private Steve
CFB Kingston
May 7-9, 2002

Macdonald, Lieutenant-General George
Vice Chief of the Defence Staff
Department of National Defence
January 28, 2002, May 6, 2002, August 14, 2002,
February 23, 2004

Mack, Rear Admiral Ian
Defence Attaché
Canadian Embassy (Washington)
February 4, 2002

MacKay, Major Tom
The Black Watch
November 5-6, 2002

MacIsaac, Captain (N) Roger
Base Commander, CFB Halifax
National Defence
May 6, 2005

MacLaughlan, Mr. Craig
Executive Director, Emergency
Measures Organization
Province of Nova Scotia
May 6, 2005

MacLeod, Colonel Barry W.
Commander 3 Area Support Group
CFB Gagetown
January 22-24, 2002

Macnamara, Brigadier-General (ret'd) W. Don,
President, Conference of Defence Associations
Institute
May 3, 2004

Luciak, Mr. Ken
Director, Emergency Medical Services City of
Regina
January 27, 2003

Lupien, Chief Petty Officer First Class R.M.
Canadian Forces Chief Warrant Officer
Department of National Defence
December 3, 2001

Macaleese, Lieutenant-Colonel Jim
Commander
9 Wing (Gander)
February 2, 2005

Macdonald, Lieutenant-General (Ret'd) George
CFN Consultants Ottawa
June 27, 2005

MacKay, The Honourable Peter
Minister of Foreign Affairs
May 29, 2006

MacKenzie, Major-General (Ret'd) Lewis
As an individual
May 3, 2004, December 6, 2004

MacLaughlan, Superintendent C.D. (Craig), Officer
in Charge, Support Services ``H" Division, RCMP
September 22, 2003

MacLean, Vice-Admiral Bruce
Chief of Maritime Staff
National Defence
February 14, 2005

Macnamara, Mr. W. Donald
Senior Fellow
Queen's University
November 29, 2004

APPENDIX XIII

Who the Committee Heard From

MacQuarrie, Captain Don
J6
CFB Kingston
May 7-9, 2002

Magee, Mr. Andee
Dog Master
Canada Customs and Revenue Agency
May 7-9, 2002

Maillet, Acting School Chief Warrant Officer Joseph
Canadian Forces School of Communications and Electronics,
CFB Kingston
May 7-9, 2002

Maisonneuve, Major-General J.O. Michel
Assistant Deputy Chief of Defence Staff
October 22, 2001

Malec, Mr. George
Assistant Harbour master
Halifax Port Authority
January 22-24, 2002

Mandel, Mr. Stephen
Deputy Mayor and Councillor
City of Edmonton
January 28, 2003

Manson, General (Ret'd) Paul D.
Conference of Defence Associations (Ottawa)
June 27, 2005

Marcewicz, Lieutenant-Colonel
Base Commander, CFB Edmonton
National Defence
March 7, 2005

Martin, Ms Barbara
Director, Defence and Security Relations
Division, Foreign Affairs Canada
April 11, 2005

Mason, Lieutenant-Colonel Dave
Commanding Officer, 12 Air Maintenance Squadron, 12 Wing
Shearwater
January 22-24, 2002

Maddison, Vice Admiral Greg
Deputy Chief of the Defence Staff
National Defence
May 5, 2002, February 14, 2005

Maher, Lieutenant Earl
4 ESR
CFB Gagetown
January 21-24, 2002

Maines, Warren
Director, Customer Service
Air Canada
June 4, 2002

Malboeuf, Corporal Barry
CFB Kingston
May 7-9, 2002

Mallory, Mr. Dan
Chief of Operations for Port of Lansdowne
Canada Customs and Revenue Agency
May 7-9, 2002

Manning, Corporal Rob
CFB Borden Technical Services
CFB Borden
June 25-27, 2002

Manuel, Mr. Barry
Coordinator, Emergency Measures Organization, City of
Halifax
May 6, 2005 / September 23, 2003

Marsh, Howie
Conference of Defence Associations (Ottawa)
June 27, 2005

Martin, Mr. Ronald
Emergency Planning Coordinator
City of Vancouver
January 30, 2003, March 1, 2005

Mason, Mr. Dwight
Joint Chief of Staff, U.S. Chair, Permanent Joint
Board on Defence
The Pentagon
February 6, 2002

Mason, Ms. Nancy
Director, Office of Canadian Affairs, Bureau of
Western Hemisphere Affairs
U.S. Department of State
February 06, 2002

Matheson, Corporal
2 Air Movement Squadron
8 Wing Trenton
June 25-27, 2002

Mattie, Chief Warrant Officer Fred
12 Air Maintenance Squadron
12 Wing Shearwater
January 22-24, 2002

Maude, Master Corporal Kelly
436 Transport Squadron
8 Wing Trenton
June 25-27, 2002

McCoy, Chief Warrant Officer Daniel
Support Unit, 430th Helicopters Squadron
CFB Valcartier
September 24, 2003

McDonald, Corporal Marcus
Canadian Forces Medical Services School
CFB Borden
June 25-27, 2002

McInenly, Mr. Peter
Vice-President, Business Alignment
Canada Post
August 15, 2002

McKerrell, Mr. Neil
Chief, Emergency Management Ont.
Ontario Ministry of Community Safety and
Correctional Services
October 30, 2003

McKinnon, Lieutenant-Colonel DB
P.E.I. Regiment
February 1, 2005

McLellan, The Honourable Anne, P.C. M.P.
Deputy Prime Minister and Minister of Public
Safety and Emergency Preparedness
February 15, 2005 & April 11, 2005

Massicotte, Ms Olga
Regional Director General/Atlantic
Veterans Affairs Canada
January 22-24, 2002

Matte, Colonel Perry
14 Wing Commander
National Defence
May 5, 2005

Mattiussi, Mr. Ron
Director of Planning and Corporate Services
City of Kelowna
March 1, 2005

McAdam, Lieutenant-Colonel Pat
Tactics School, C.F.B. Gagetown
National Defence
January 31, 2005

McCuaig, Mr. Bruce
Assistant Deputy Minister
Policy, Planning and Standards Division
Ontario Ministry of Transportation
December 1, 2004

McIlhenny, Mr. Bill
Director for Canada and Mexico
U.S. National Security Council
February 7, 2002

McKeage, Mr. Michael
Director of Operations, Emergency Medical Care
Halifax Regional Municipality
September 23, 2003

McKinnon, Chief David P.
Chief of Police
Halifax Regional Police Force
January 22-24, 2002

McLean, Corporal
Wing Operations
8 Wing Trenton
June 25-27, 2002

McLellan, Mr. George
Chief Administrative Officer
Halifax Regional Municipality
September 23, 2003

APPENDIX XIII

Who the Committee Heard From

McLeod, Mr. Dave
Lead Station Attendant
International Association of Machinists and Aerospace Workers
August 15, 2002

McNeil, Rear-Admiral Dan
Commander, Maritime Forces Atlantic
National Defence
May 6, 2005

McNeil, Commodore Daniel
Director, Force Planning and Program Coordination,
Vice Chief of the Defence Staff
Department of National Defence
July 18, 2001

Mean, Master Corporal Jorge
Canadian Forces School of Aerospace Technology and
Engineering
June 25-27, 2002

Melançon, Lieutenant-Colonel René
Infantry School
C.F.B. Gagetown
National Defence
January 31, 2005

Mercer, Mr. Wayne
Acting First Vice-President, Nova Scotia District Branch,
(CEUDA)
January 22-24, 2002

Michaud, Mr. Jean-Yves, Deputy Director,
Administrative Support Directorate, City of Montreal
September 26, 2003

Miller, Lieutenant-Colonel
Commander,
10th Field Artillery Regiment, RCA
National Defence
March 9, 2005

Milner, Dr. Marc
Director, Military and Strategic Studies
Program
University of New Brunswick
January 31, 2005

McManus, Lieutenant-Colonel J.J. (John),
Commanding Officer, 443 (MH) Squadron,
Maritime Air Force Command Pacific
November 18-22, 2001

McNeil, Commodore Daniel
Vice Chief of the Defence Staff Department of
National Defence
July 18, 2001

McRoberts, Mr. Hugh
Assistant Auditor General
Office of the Auditor General of Canada
December 6, 2004

Meisner, Mr. Tim
Director, Policy and Legislation, Marine Programs
Directorate
Canadian Coast Guard
February 17, 2003, April 7, 2003

Melis, Ms. Caroline
Director, Program Development,
Department of Citizenship and Immigration Canada
March 17, 2003

Merpaw, Ms. Diane
Acting Deputy Director, Policy Development and
Coordination
Citizenship and Immigration Canada
April 7, 2003

Middlemiss, Professor Danford W.
Department of Political Science
Dalhousie University
May 12, 2003, May 5, 2005

Miller, Mr. Frank
Senior Director, President's Adviser on Military
Matters
U.S. National Security Council
February 7, 2002

Minto, Mr. Shahid
Assistant Auditor General
Office of the Auditor General of Canada
December 10, 2001

Mitchell, Mr. Barry
Director, Nova Scotia District
Canada Customs and Revenue Agency
January 22-24, 2002

Mogan, Mr. Darragh
Director General, Program and Service Policy
Division, Veterans Services
Veterans Affairs Canada
January 22-24, 2002

Morris, Ms. Linda
Director, Public Affairs
Vancouver Port Authority
November 18-22, 2001

Moutillet, Lieutenant-Commander Mireille
Senior Staff Officer Policy
National Defence
September 25, 2003

Mundy, Lieutenant-Commander Phil
Executive Officer
H.M.C.S. Queen Charlotte
February 1, 2005

Munroe, Ms. Cathy
Regional Director of Customs for Northern Ontario
Canada Customs and Revenue Agency
May 7-9, 2002

Murray, Ms. Anne C.
Vice President, Community and Environmental
Affairs, Vancouver International Airport Authority
November 18-22, 2001

Murray, Admiral (Ret'd) Larry
Deputy Minister
Veterans Affairs Canada
January 22-24, 2002

Narayan, Mr. Francis
Detector Dog Service
Canada Customs and Revenue Agency
November 18-22, 2001

Neumann, Ms. Susanne M.
Compliance Verification Officer
Customs – Compliance Mgt. Division
Canada Customs and Revenue Agency
November 18-22, 2001

Mitchell, Brigadier General Greg
Commander
Land Forces Atlantic Area
January 22-24, 2002

Morency, André
Regional Director General, Ontario Region,
Transport Canada
June 24, 2002

Morton, Dr. Desmond
Professor
University of McGill
November 15, 2004

Mulder, Mr. Nick
President, Mulder Management Associates
June 9, 2003

Munger, Chief Warrant Officer JER
Office of Land Force Command
Department of National Defence
December 03, 2001

Murphy, Captain (N) R.D. (Dan)
Deputy Commander, Canadian Fleet Pacific
Maritime Forces Pacific
November 18-22, 2001

Murray, Major James
Commandant, Canadian Forces Fire Academy
CFB Borden
June 25-27, 2002

Mushanski, Lieutenant Commander Linda
Commanding Officer
HMCS *Queen* (Regina)
January 27, 2003

Nelligan, Mr. John Patrick
Senior Partner, Law Firm of Nelligan O'Brien Payne
LLP, Ottawa
December 2, 2002

Neville, Lieutenant-Colonel Shirley
Wing Administration Officer, Acting Wing
Commander, 17 Wing
17 Wing Winnipeg
November 18-22, 2001

APPENDIX XIII

Who the Committee Heard From

Newberry, Mr. Robert J.
Principal Director, Territorial Security
The Pentagon
February 06, 2002

Niedtner, Inspector Al
Vancouver Police, Emergency Operations and
Planning Sector
City of Vancouver
January 30, 2003

Noël, Chief Warrant Officer Donald
5th Field Ambulance
CFB Valcartier
September 24, 2003

Norman, Mr. Mark
President of Daimler-Chrysler and Chair of the Infrastructure
Committee
Canadian Automotive Partnership Council
December 1, 2004

Normoyle, Ms. Debra
Head, Immigration Enforcement
Canada Border Services Agency
February 23, 2004

Nymark, Ms. Christine
Associate Assistant Deputy Minister
Transport Canada
January 28, 2002

O'Donnell, Mr. Patrick
President
Canadian Defence Industries Association
November 22, 2004

O'Shea, Mr. Kevin
Director, U.S. General Relations Division, Department
of Foreign Affairs and International Trade
January 28, 2002

Orr, Major Ken
Senior Staff Officer, Attraction Canadian Forces Recruiting
Group
CFB Borden
June 25-27, 2002

Newton, Captain John F.
Senior Staff Officer, Operations
Maritime Forces Atlantic
January 22-24, 2002

Nikolic, Mr. Darko
District Director, St. Lawrence District
Canada Customs and Revenue Agency
May 7-9, 2002

Nordick, Brigadier-General Glenn
Deputy Commander, Land Force Doctrine and Training
Systems, CFB Kingston
May 7-9, 2002

Normoyle, Ms. Debra
Director General, Enforcement Branch
Department of Citizenship and Immigration Canada
April 7, 2003

Nossal, Dr. Kim Richard
Professor and Head, Political Studies
Department
Queen's University
November 29, 2004

O'Bright, Mr. Gary
Director General, Operations
Office of Critical Infrastructure Protection and
Emergency Preparedness
July 19, 2001, October 20, 2003

O'Hanlon, Mr. Michael
Senior Fellow, Foreign Policy Studies
The Brookings Institution
February 5, 2002

Olchowicki, Private Chrissian
CFB Kingston
May 7-9, 2002

Ortiz, The Honorable Solomon P.
Ranking Member, Subcommittee on Military
Readiness (Democrat – Texas)
U.S. House Armed Services Committee
February 06, 2002

The Government's No. 1 Job

Ouellet, Chief Warrant Officer J.S.M.
5th Canadian Mechanized Brigade Group
CFB Valcartier
September 24, 2003

Ouellette, Lieutenant-Colonel Bernard
Commander, 2nd Battalion, 22nd Royal Regiment,
CFB Valcartier
September 24, 2003

Parks, Lieutenant-Commander Mike
Directorate of Army Training 5-4
CFB Kingston
May 7-9, 2002

Pasel, Mr. William
Emergency Measures Coordinator, Hamilton
Emergency Services Department, City of Hamilton
March 31, 2003

Paulson, Captain (N) Gary
Commanding Officer of HMCS Algonquin
Maritime Forces Pacific
November 18-22, 2001

Pearson, Lieutenant Colonel Michael
Commandant of Infantry School SAT
CFB Gagetown
January 22-24, 2002

Pelletier, France
Legislative and Regulatory Affairs, Airline Division
Canadian Union of Public Employees
November 25, 2002

Pennie, Lieutenant-General Ken
Chief of Air Staff
National Defence
February 7, 2005

Pentland, Mr. Charles
Political Studies, Centre for International
Relations, Queen's University
November 29, 2004

Peters, Colonel William
Director, Land Strategic Planning, Chief of the Land
Staff
National Defence
July 18, 2001

Ouellet, Major Michel
Acting Commanding Officer, 5th Canadian Service
Battalion
CFB Valcartier
September 24, 2003

Parker, Major Geoff
Infantry
CFB Petawawa
June 25-27, 2002

Parriag, Ms Amanda
Centre for Research and Information on
Canada
December 6, 2004

Pataracchia, Lieutenant (N) John
Representing Commanding Officer, Canadian Forces
Recruiting Centre, Halifax
CFB Borden
June 25-27, 2002

Payne, Captain (N) Richard
Commanding Officer, Fleet Maintenance Facility
Cape Scott
Maritime Forces Atlantic
January 22-24, 2002

Pellerin, Colonel (Ret'd) Alain
Executive Director
Conference of Defence Associations
October 15, 2001, April 19, 2004 / June 27, 2005

Penner, Lieutenant-Colonel Doug
Commanding Officer, North Saskatchewan
Regiment (Saskatoon)
January 27, 2003

Pennie, Lieutenant-General (Ret'd) Ken
June 27, 2005

Pentney, Mr. Bill
Assistant Deputy Attorney General
Department of Justice Canada
February 15, 2005

Petras, Major-General H.M.
Chief, Reserves and Cadets
National Defence
June 6, 2005

APPENDIX XIII

Who the Committee Heard From

Pettigrew, Master Corporal Robert
Canadian Forces School of Administration and Logistics, CFB
Borden
June 25-27, 2002

Pichette, Mr. Pierre Paul, Deputy Director,
Operational Management Department, Montreal Police
Service, City of Montreal
September 26, 2003

Pigeon, Mr. Jacques
Senior General Counsel and Head, Department of
Justice, Legal Services
Transport Canada
December 2, 2002

Pile, Commodore Ty
Commander, Canadian Fleet Atlantic
National Defence
May 6, 2005

Pilgrim, Superintendent J. Wayne
Officer in Charge, National Security Investigations
Branch, Criminal Intelligence Directorate, RCMP
July 19, 2001

Pilon, Mr. Marc
Senior Policy Analyst, Security Policy Division, National
Security Directorate
Office of the Solicitor General
February 24, 2003

Plante, Master Corporal
Air Maintenance Squadron
Wing Trenton
June 25-27, 2002

Polson, Captain (N) Gary
Commanding Officer
HMCS Algonquin
Maritime Forces Pacific
November 18-22, 2001

Poulin, Corporal Mario
Canadian Forces Military Police Academy
CFB Borden
June 25-27, 2002

Préfontaine, Colonel Marc
Command 34 Brigade Group Executive
The Black Watch
November 5-6, 2002

Pharand, M. Pierre
Director, Airport Security
Montréal Airports
November 5-6, 2001

Pichette, Mr. Pierre-Paul
Assistant Director, Montreal Urban Community
Police Department
November 5-6, 2001

Pigeon, Mr. Jean François
Acting Director, Security
Montréal Airports
November 5-6, 2001

Pile, Captain (N) T.H.W. (Tyron)
Commander, Maritime Operations Group Four,
Maritime Forces Pacific
November 18-22, 2001

Pinsent, Major John
Canadian Parachute Centre, 8 Wing Trenton
June 25-27, 2002

Pitman, Mr. B.R. (Brian)
Sergeant, Waterfront Joint Forces Operation,
Vancouver
Royal Canadian Mounted Police
November 18-22, 2001

Poirier, Mr. Paul
Director, Intelligence and Contraband Division
Northern Ontario Region
Canada Customs and Revenue Agency
May 7-9, 2002

Potvin, Corporal
8 Air Maintenance Squadron
8 Wing Trenton
June 25-27, 2002

Preece, Captain (N) Christian
Maritime Forces Atlantic
January 22-24, 2002

Primeau, M. Pierre
Investigator
Organized Crime Task Force – RCMP
November 5-6, 2001

Purdy, Ms. Margaret
Associate Deputy Minister
Department of National Defence
August 14, 2002

Quick, Mr. Dave
Co-ordinator, Emergency Planning
City of Regina
January 27, 2003

Raimkulov, M.P., Mr. Asan
Kyrgyz Republic
May 12, 2003

Rapanos, Mr. Steve
Chief, Emergency Medical Services
City of Edmonton
January 28, 2003

Read, Mr. John A.
Director General, Transport Dangerous Goods,
Transport Canada
February 25, 2004

Reed, The Honorable Jack
Chair (Democrat – Rhode Island), U.S. Senate Armed
Services Committee
February 05, 2002

Reid, Chief Warrant Officer Clifford
Canadian Forces Fire Academy
CFB Borden
June 25-27, 2002

Reid, Warrant Officer Jim
Air Defence Missile
CFB Petawawa
June 25-27, 2002

Richard, CWO Stéphane
5th Canadian Service Battalion
CFB Valcartier
September 24, 2003

Proulx, Asst. Commissioner Richard
Criminal Intelligence Directorate
RCMP
October 22, 2001

Puxley, Ms Evelyn
Director, International Crime and Terrorism
Division, Foreign Affairs Canada
April 11, 2005

Quinlan, Grant
Security Inspector
Transport Canada
June 24, 2002

Randall, Dr. Stephen J.
Dean, Faculty of Social Sciences
University of Calgary
March 8, 2005

Rathwell, Mr. Jacques
Manager, Emergency and Protective Services, City
of Gatineau
February 3, 2003

**Reaume, Mr. Al, Assistant Chief of Fire and Rescue
Services, Fire Department, City of Windsor**
February 27, 2003

Regehr, Mr. Ernie
Executive Director
Project Ploughshares
March 21, 2005

Reid, Lieutenant Colonel Gord
Commandant, Canadian Forces Air Navigation
School (CFANS)
17 Wing Winnipeg
November 18-22, 2001

Renahan, Captain Chris
Armour
CFB Petawawa
June 25-27, 2002

Richmond, Mr. Craig
Vice President, Airport Operations
Vancouver International Airport
November 18-22, 2001

APPENDIX XIII

Who the Committee Heard From

Richter, Dr. Andrew

Assistant Professor, International Relations and
Strategic Studies
University of Windsor
December 1, 2004

Rivest, Master Corporal Dan

Canadian Forces School of Aerospace Technology and
Engineering, CFB Borden
June 25-27, 2002

Robertson, Mr. John

Chief Building Inspector
City of Vancouver
January 30, 2003

Rochette, Colonel J.G.C.Y.

Director General Compensation and
Benefits
National Defence
June 6, 2005

Rose, Mr. Frank

International Security Policy
The Pentagon
February 6, 2002

Ross, Mr. Dan

Assistant Deputy Minister (Information Management), National
Defence
February 14, 2005

Ross, Master Warrant Officer Marc-André, 58th Air

Defence Battery
CFB Valcartier
September 24, 2003

Rostis, Mr. Adam

Federal/Provincial/Municipal Liaison Officer
Province of Nova Scotia
May 6, 2005

Rudner, Dr. Martin

Director, Centre for Security and Defence Studies,
Carleton University
June 3, 2004 / December 13, 2004

Rurak, Ms. Angela

Customs Inspector
Canada Customs and Revenue Agency
May 7-9, 2002

Riffou, Lieutenant-Colonel François

Commander, 1st Battalion, 22nd Royal Regiment,
CFB Valcartier
September 24, 2003

Robertson, Rear-Admiral Drew W.

Director General, International Security Policy
Department of National Defence
February 23, 2004, April 11, 2005

Robinson, Second Lieutenant. Chase

The Black Watch
November 5-6, 2001

Romses, Brigadier-General R.R.

Commander
Land Forces Atlantic Area
National Defence
January 31, 2005

Ross, Major-General H. Cameron

Director General, International Security Policy,
National Defence
January 28, 2002

Ross, Dr. Douglas

Professor, Faculty of Political Science
Simon Fraser University
March 1, 2005

Rossell, Inspector Dave

Inspector in charge of Operations-Support Services,
Windsor Police Services City of Windsor
February 27, 2003

Rousseau, Colonel Christian

Commanding Officer, 5th Area Support Group
National Defence
June 1, 2005

Rumsfeld, The Honorable Donald

U.S. Secretary of Defense
February 06, 2002

Russell, Mr. Robert A., Assistant Commissioner,

Atlantic Region, Canada Customs and Revenue
Agency
September 22, 2003

Rutherford, Master Corporal Denis
Canadian Forces Fire Academy
CFB Borden
June 25-27, 2002

Salesses, Lieutenant Colonel Bob
Logistics Directorate for Homeland Security, The
Pentagon
February 6, 2002

Samson, Brigadier-General P.M.
Director General, Intelligence
National Defence
October 22, 2001

Saunders, Corporal Cora
16 Wing
CFB Borden
June 25-27, 2002

Savard, Lieutenant-Colonel Danielle
Commander, 5th Field Ambulance
CFB Valcartier
September 24, 2003

Scofield, Mr. Bruce
Director, Refugees Branch
Department of Citizenship and Immigration Canada
March 17, 2003

Scott, Captain John
Canadian Parachute Centre
8 Wing Trenton
June 25-27, 2002

Shadwick, Mr. Martin
Research Associate, Centre for International and Security
Studies, York University
December 2, 2004

Sharapov, M.P., Mr. Zakir
Kyrgyz Republic
May 12, 2003

Sheridan, Norman
Director, Customs Passenger Programs
Canada Customs and Revenue Agency
June 24, 2002

Rutherford, Lieutenant-Colonel Paul
Commander, 73 Communication Group
National Defence
March 9, 2005

Samson, Chief Warrant Officer Camil
2nd Battalion, 22nd Royal Regiment
CFB Valcartier
September 24, 2003

Sanderson, Mr. Chuck
Executive Director, Emergency Measures Organization,
Province of Manitoba
March 10, 2005

Saunders, Captain Kimberly
Disaster Assistance Response Team
CFB Kingston
May 7-9, 2002

Schmick, Major Grant
Commanding Officer, Canadian Forces Recruiting Centre,
CFB Borden
June 25-27, 2002

Scott, Dr. Jeff
Provincial Medical Officer of Health
Halifax Regional Municipality
September 23, 2003

Sensenbrenner, Jr., The Honorable F. James, Chair
(Republican – Wisconsin)
U.S. House Judiciary Committee
February 07, 2002

Shapardanov, Mr. Chris
Counsellor, Political
Canadian Embassy (Washington)
February 04, 2002

Sheehy, Captain Matt
Chairman, Security Committee
Air Canada Pilots Association
November 4, 2002

Sigouin, Mr. Michel
Regional Director, Alberta, Office of Critical
Infrastructure Protection and Emergency
Preparedness
October 27, 2003

APPENDIX XIII

Who the Committee Heard From

Simmons, Mr. Robert
Deputy Director, Office of European Security and
Political Affairs
U.S. Department of State
February 6, 2002

Sinclair, Ms. Jill
Acting Assistant Deputy Minister, Global Security
Policy, Department of Foreign Affairs and
International Trade
January 28, 2002 / August 14, 2002

Skelton, The Honorable Ike
Ranking Member (Democrat Missouri), U.S. House
Armed Services Committee
February 6, 2002

Skidmore, Colonel Mark
Commander, 2 Canadian Mechanized Brigade Group, CFB
Petawawa
June 25-27, 2002

Smith, Corporal
Canadian Postal Unit
8 Wing Trenton
June 25-27, 2002

Smith, Mr. Bob
Deputy Chief, Vancouver Fire and Rescue Services,
City of Vancouver
January 30, 2003

Smith, Mr. Doug
Engineering Department
City of Vancouver
January 30, 2003

Snow, Master Corporal Joanne
Canadian Forces School of Administration and Logistics, CFB
Borden
June 25-27, 2002

Spraggett, Ernest
Director, Commercial Operations
Canada Customs and Revenue Agency
June 24, 2002

Stairs, Dr. Denis
Professor, Department of Political Science
Dalhousie University
May 5, 2005

Sinclair, Ms. Jill
Director General, International Security Bureau,
Department of Foreign Affairs and International
Trade
March 17, 2003

Sirois, Lieutenant-Colonel Sylvain
Commander, 5th Combat Engineer Regiment, CFB
Valcartier
September 24, 2003

Skidd, Officer Cadet. Alden
The Black Watch
November 5-6, 2002

Slater, Ms. Scenery C.
District Program Officer
Metro Vancouver District
Canada Customs and Revenue Agency
November 18-22, 2001

Smith, Captain (N) Andy
Commanding Officer, Fleet Maintenance
Facility, National Defence
May 6, 2005

Smith, Mr. Bill
Chief Superintendent
Royal Canadian Mounted Police
February 3, 2005

Smith, Master Corporal Terry
436 Transport Squadron
8 Wing Trenton
June 25-27, 2002

Sokolsky, Dr. Joel
Dean of Arts and Professor of Political Science, Royal
Military College of Canada
November 22, 2004

Stacey, Corporal Derrick
CFB Borden Administration Services
CFB Borden
June 25-27, 2002

Starck, Mr. Richard
Senior Counsel, Quebec Regional Office,
Department of Justice
November 5-6, 2001

The Government's No. 1 Job

Stark, Lieutenant-Commander Gary
Commanding Officer, HMCS Whitehorse, Maritime
Forces Pacific
November 18-22, 2001

Stevens, Pipe-Major Cameron
The Black Watch
November 5-6, 2002

Stewart, Mr. James
Civilian Human Resources
Maritime Forces Atlantic
January 22-24, 2002

Stiff, Mr. Bob
General Manager, Corporate Security
Canada Post
August 15, 2002

St. John, Dr. Ron
Executive Director, Centre for Emergency
Preparedness and Response Health Canada
February 10, 2003

St-Pierre, M. Jacquelin
Commanding Officer, Post 5, Montreal Urban
Community Police Department
November 5-6, 2001

Sullivan, Colonel C.S.
Wing Commander, 4 Wing Cold Lake
National Defence
March 7, 2005

Summers, Rear-Admiral (Ret'd) Ken
Naval Officers Association of Vancouver
Island
February 28, 2005 / June 27, 2005

Taillon, Mr. Paul
Director, Review and Military Liaison
Office of the Communications Security
Establishment Commissioner
June 2, 2005

Tarrant, Lieutenant-Colonel Tom
Deputy Director of Army Training
CFB Kingston
May 7-9, 2002

Taylor, The Honorable Gene
Subcommittee on Military Procurement U.S. House
Armed Services Committee February 6, 2002

St-Cyr, Lieutenant-Colonel Pierre
Commander, Support Unit, 430th Helicopters
Squadron, CFB Valcartier
September 24, 2003

Stewart, Warrant Officer Barton
Canadian Forces School of Communications and Electronics
CFB Kingston
May 7-9, 2002

Stewart, Chief William
Fire Chief and General Manager, Toronto Fire
Services, City of Toronto
October 30, 2003

St. John, Mr. Peter
Professor (retired), International Relations,
University of Manitoba
November 25, 2002

Stone, Master Corporal
Canadian Parachute Centre
8 Wing Trenton
June 25-27, 2002

Stump, The Honorable Bob
Chair (Republican – Arizona)
U.S. House Armed Services Committee
February 6, 2002

Sully, Mr. Ron
Assistant Deputy Minister, Programs and
Divestiture, Transport Canada
February 7, 2005

Szczerbaniwicz, LCol Gary
Commanding Officer, 407 Squadron
Maritime Air Force Command Pacific
November 18-22, 2001

Tait, Mr. Glen
Chief, Saint John Fire Department, City of Saint
John
March 31, 2003

Tattersall, Lieutenant-Commander John
Directorate of Army Training 3
CFB Kingston
May 7-9, 2002

Taylor, Mr. Robert
Inspector
Vancouver Police Department
November 18-22, 2001

APPENDIX XIII

Who the Committee Heard From

Taylor, The Honourable Trevor
Minister of Fisheries and Aquaculture
and Minister Responsible for Labrador
Government of Newfoundland and
Labrador
February 3, 2005

Thibault, Master Corporal Christian
Gulf Squadron
CFB Kingston
May 7-9, 2002

Thomas, Mr. John F.
Partner
BMB Consulting
June 9, 2003

Tracy, Ms Maureen
Acting Head, Customs Contraband, Intelligence and
Investigations, Enforcement Branch, Canada Border Services
Agency
February 7, 2005

Tremblay, Colonel Alain
Commander, Canadian Forces Recruiting Group, CFB Borden
June 25-27, 2002

Tremblay, Captain (N) Viateur
Deputy Commander, Naval Reserve
Department of National Defence
September 25, 2003

Trottier, Lieutenant-Colonel Ron (Res)
Windsor Regiment
December 1, 2004

Tulenko, Mr. Timothy
Political-Military Officer, Canadian Affairs, U.S.
Department of State
February 6, 2002

Verga, Mr. Peter F.
Special Assistant for Homeland Security, The Pentagon
February 6, 2002

Villiger, Lieutenant-Colonel F.L.
Calgary Highlanders
National Defence
March 8, 2005

Theilmann, Mr. Mike
Acting Director, Counter-Terrorism Division,
Solicitor General Canada
July 19, 2001

Thomas, Vice-Admiral (Ret'd) Charles
As an individual
March 1, 2005

Thompson, Ms Susan
Former Mayor of the City of Winnipeg
As an individual
March 10, 2005

Tracy, Ms. Maureen
Director, Policy and Operations Division
Canada Customs and Revenue Agency
April 7, 2003

Tremblay, Lieutenant-Colonel Eric
Commander, 5th Canadian Light Artillery Regiment,
CFB Valcartier
September 24, 2003

Trim, Corporal
8 Air Maintenance Squadron, 8 Wing Trenton
June 25-27, 2002

Tse, Hau Sing
Vice-President, Asia Branch
Canadian International Development Agency
May 29, 2006

Ur, Corporal Melanie
16 Wing, CFB Borden
June 25-27, 2002

Verner, The Honourable Josée
Minister of International Cooperation
May 29, 2006

Wainwright, Lieutenant-Colonel J.E.
Commander, 16/17 Field Ambulance
National Defence
March 9, 2005

The Government's No. 1 Job

Wamback, Lieutenant-Commander A.
Commanding Officer, HMCS Windsor
Maritime Forces Atlantic
January 22-24, 2002

Ward, Officer Cadet. Declan
Student
McGill University
November 5-6, 2002

Ward, Master Corporal
Wing Operations
8 Wing Trenton
June 25-27, 2002

Wark, Professor Wesley K.
Associate Professor in the Department of History,
Trinity College
University of Toronto
October 1, 2001 / May 5, 2003 / June 27, 2005

Warren, Mr. Earle
Director General, Major Projects Design and Development
Directorate, Customs Branch
Canada Customs and Revenue Agency
February 10, 2003

Watts, Chief Warrant Officer Ernest
3 Area Support Group
CFB Gagetown
January 22-24, 2002

Weldon, The Honorable Curt
Chair, Subcommittee on Military Procurement
(Republican – Pennsylvania)
U.S. House Armed Services Committee
February 06, 2002

Werny, Colonel W.S.
Commanding Officer, Aerospace Engineering
Test Establishment
National Defence
March 7, 2005

Whalen, Private Clayton
CFB Kingston
May 7-9, 2002

White, Lieutenant (N) Troy
J2
CFB Kingston
May 7-9, 2002

Ward, Master Corporal Danny
Canadian Forces School of Aerospace Technology and
Engineering, CFB Borden
June 25-27, 2002

Ward, Colonel Mike J.
Commander Combat Training Centre
CFB Gagetown
January 22-24, 2002

Wareham, Corporal
8 Air Maintenance Squadron
8 Wing Trenton
June 25-27, 2002

Warner, The Honorable John
Ranking Member, U.S. Senate Armed Services
Committee
February 05, 2002

Watt, Major John
Commanding Officer, Bravo Squadron
CFB Kingston
May 7-9, 2002

Weighill, Mr. Clive
Deputy Chief of Police
City of Regina
January 27, 2003

Wells, Corporal Corwin
CFB Kingston
May 7-9, 2002

Westwood, Commodore Roger
Director General – Maritime Equipment Program
Management
National Defence
June 27, 2005

Whitburn, Lieutenant Colonel Tom
Squadron 435
17 Wing Winnipeg
November 18-22, 2001

Wicks, Major Brian
Commander, 103 Search and Rescue Squadron
(Gander)
February 2, 2005

APPENDIX XIII

Who the Committee Heard From

Williams, Mr. Alan
Assistant Deputy Minister (Material)
National Defence
November 1, 2004

Williams, Col. Richard
Director, Western Hemisphere Policy
Department of National Defence
May 6, 2002, March 17, 2003

Wilson, Mr. Larry
Regional Director, Maritimes
Canadian Coast Guard
September 22, 2003

Wingert, Colonel Douglas
Director Land Equipment Program Staff
National Defence
June 27, 2005

Wolsey, Chief Randy
Fire Rescue Services, Emergency Response
Department
City of Edmonton
January 28, 2003

Woods, Corporal Connor
Canadian Forces Medical Services School
CFB Borden
June 25-27, 2002

Wright, Robert
Commissioner
Canada Customs and Revenue Agency
May 6, 2002

Wynnyk, Colonel P.F.
Area Support Unit Commander
National Defence
March 7, 2005

Young, Brigadier-General G.A. (Res)
Deputy Commander, Land Forces Central
Area
December 2, 2004

Young, Major Marc
4
FB Kingston
May 7-9, 2002

Williams, Captain (N) Kelly
Former Commanding Officer, HMCS *Winnipeg*,
National Defence
September 22, 2003

Wilmink, Mr. Chuck
Consultant
November 4, 2004

Wing, Mr. Michael
National President, Union of Canadian
Transportation Employees
September 22, 2003

Winn, Mr. Conrad
President and CEO
COMPASS
December 2, 2004

Woodburn, Commander William
Submarine Division
Maritime Forces Atlantic
January 22-24, 2002

Wright, Mr. James R.
Assistant Deputy Minister, Global and Security
Policy, Department of Foreign Affairs and
International Trade
February 23, 2004

Wright, Mr. James R.
Assistant Deputy Minister, Global and Security
Policy, Privy Council Office
February 23, 2004

Yanow, Rear-Admiral (Ret'd) Robert
As an individual
March 1, 2005

Young, Dr. James
Assistant Deputy Minister, Public Safety and
Commissioner of Public Security, Ontario Ministry
of Community Safety and Correctional Services
October 30, 2003

Zaccardelli, Commissioner Giuliano
Royal Canada Mounted Police
May 8, 2006 / May 29, 2006

APPENDIX XIV

Biographies of Committee Members



The Honourable NORMAN K. ATKINS, Senator

Senator Atkins was born in Glen Ridge, New Jersey. His family is from Nova Scotia and New Brunswick, where he has spent a great deal of time over the years. He is a graduate of the Appleby College in Oakville, Ontario, and of Acadia University in Wolfville, Nova Scotia, where he studied economics and completed a Bachelor of Arts programme in 1957. Senator Atkins subsequently received an Honourary Doctorate in Civil Law in the Fall of 1999 (DLC), from Acadia University, his old “alma mater”.

A former President of Camp Associates Advertising Limited, a well-known Toronto-based agency, Senator Atkins has also played an active role within the industry, serving, for instance, as a Director of the Institute of Canadian Advertising in the early 1980’s.

Over the years, Senator Atkins has had a long and successful career in the field of communications – as an organizer or participant in a number of important causes and events. For instance, and to name only a few of his many contributions, Senator Atkins has given of his time and energy to Diabetes Canada, the Juvenile Diabetes Foundation, the Dellcrest Children’s Centre, the Federated Health Campaign in Ontario, the Healthpartners Campaign in the Federal Public Service as well as the Chairperson of Camp Trillium-Rainbow Lake Fundraising Campaign.

Senator Atkins was also involved with the Institute for Political Involvement and the Albany Club of Toronto. It was during his tenure as President in the early 1980’s that the Albany Club, a prestigious Toronto private club, and one of the oldest such clubs across the country, opened its membership to women.

Senator Atkins has a long personal history of political involvement. In particular, and throughout most of the last 50 years or so, he has been very active within the Progressive Conservative Party – at both the national and the provincial levels. Namely, Senator Atkins was National Campaign Chair in the federal elections of 1984 and 1988 and has held senior organizational responsibility in a number of

Provincial election campaigns and he has served as an advisor to both the Rt. Hon. Brian Mulroney and the Rt. Hon. Robert L. Stanfield, as well as the Hon. William G. Davis Premier of Ontario.

Norman K. Atkins was appointed to the Senate of Canada on June 29, 1986. In the years since, he has proven to be an active, interested, and informed Senator. In particular, he has concerned himself with a number of education and poverty issues. As well, he has championed the cause of Canadian merchant navy veterans, seeking for them a more equitable recognition of their wartime service. Senator Atkins served in the United States military from September 1957 to August 1959.

Currently, Senator Atkins sits as an independent Progressive Conservative member, and is on the National Security and Defence Committee and the Veterans Affairs Subcommittee. He is also the Honourary Chair of the Dalton K. Camp Endowment in Journalism at Saint-Thomas University in Fredericton, New Brunswick and Member of the Advisory Council, School of Business at Acadia University.



The Honourable TOMMY BANKS, Senator

Tommy Banks is known to many Canadians as an accomplished and versatile musician and entertainer. He is a recipient of the Juno Award, the Gemini Award and the Grand Prix du Disque.

From 1968 to 1983 he was the host of The Tommy Banks Show on television. He has provided musical direction for the ceremonies of the Commonwealth Games, the World University Games, Expo '86, the XV Olympic Winter Games, various command performances and has performed

as guest conductor of symphony orchestras throughout Canada, the United States, and in Europe.

He was founding chairman of the Alberta Foundation for the Performing Arts. He is the recipient of an Honourary Diploma of Music from Grant MacEwen College, and Honourary Doctorate of Laws from the University of Alberta, and of the Sir Frederick Haultain Prize. He is an officer of the Order of Canada, and a Member of the Alberta Order of Excellence.

Tommy Banks was called to the Senate of Canada on 7 April 2000. On 9 May 2001, Senator Tommy Banks was appointed Vice-Chair of the Prime Minister's Caucus Task Force on Urban issues.

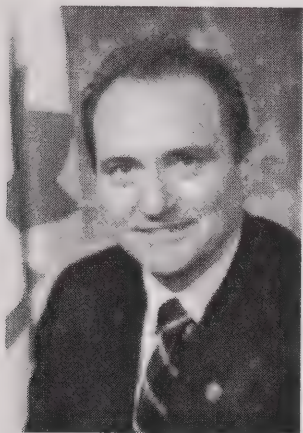
He is currently a member of the Committee on National Security and Defence, Chair of the Committee on Energy, the Environment and Natural Resources, and chair of the Alberta Liberal Caucus in the Parliament of Canada.

A Calgary-born lifelong Albertan, he moved to Edmonton in 1949 where he resides with Ida, as do their grown children and their families.



The Honourable Larry W. Campbell, Senator

One of Vancouver's best-known and most admired citizens, Larry W. Campbell has served as mayor since 2002 after a distinguished and high profile career primarily in law enforcement and death investigation. Larry W. Campbell moved to Vancouver in 1969, working for the RCMP and later becoming a member of the force's Drug Squad. In 1981, he began work for the Government of British Columbia's Ministry of Attorney General and was instrumental in the establishment of the first Vancouver District Coroner's office, acquiring the position of Chief Coroner in 1996. His experiences in this role led to his participation in the development of the "Four-Pillar Approach" to Vancouver's east-side drug problem. His experiences as the city's Chief Coroner inspired him to become a scriptwriter for the Gemini award-winning television series *Da Vinci's Inquest*, which is loosely based on his own career. Larry W. Campbell has a Master's of Business Administration and currently lives with his family in Point Grey. He sits in the Senate as a member of the Liberal Party of Canada.



The Honourable JOSEPH A. DAY, Senator

Appointed to the Senate by the Rt. Honourable Jean Chrétien, Senator Joseph Day represents the province of New Brunswick and the Senatorial Division of Saint John-Kennebecasis. He has served in the Senate of Canada since October 4, 2001.

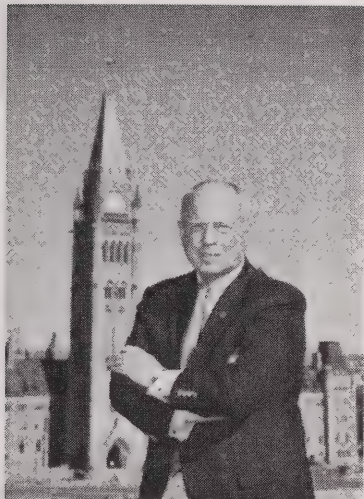
He is currently a Member of the following Senate Committees: National Security and Defence; the Subcommittee on Veterans Affairs, National Finance and Internal Economy Budgets and Administration. Areas of interest and specialization include: science and technology, defence, international trade and human rights issues, and heritage and literacy. He is a member of many Interparliamentary associations including the Canada-China Legislative Association and the Interparliamentary Union. He is also the Chair of the Canada-Mongolia Friendship Group.

A well-known New Brunswick lawyer and engineer, Senator Day has had a successful career as a private practice attorney. His legal interests include Patent and Trademark Law, and intellectual property issues. Called to the bar of New Brunswick, Quebec, and Ontario, he is also certified as a Specialist in Intellectual Property Matters by the Law Society of Upper Canada, and a Fellow of the Intellectual Property Institute of Canada. Most recently (1999-2000) he served as President and CEO of the New Brunswick Forest Products Association. In 1992, he joined J.D. Irving Ltd., a conglomerate with substantial interests in areas including forestry, pulp and paper, and shipbuilding, as legal counsel. Prior to 1992 he practiced with Gowling & Henderson in Kitchener-Waterloo, Ogilvy Renault in Ottawa, and Donald F. Sim, Q.C. in Toronto, where he began his career in 1973.

An active member of the community, Senator Day recently chaired the Foundation, and the Board of the Dr. V.A. Snow Centre Nursing Home, as well as the Board of the Associates of the Provincial Archives of New Brunswick. Among his many other volunteer efforts, he has held positions with the Canadian Bar Association and other professional organizations, and served as National President of both the Alumni Association (1996) and the Foundation (1998-2000) of the Royal Military Colleges Club of Canada.

Senator Day holds a Bachelor of Electrical Engineering from the Royal Military College of Canada, an LL.B from Queen's University, and a Masters of Laws from Osgoode Hall. He is a member of the bars of Ontario, Quebec and New Brunswick.

The Honourable COLIN KENNY, Senator



Career History

Sworn in on June 29th, 1984 representing the Province of Ontario. His early political career began in 1968 as the Executive Director of the Liberal Party in Ontario. From 1970 until 1979 he worked in the Prime Minister's Office as Special Assistant, Director of Operations, Policy Advisor and Assistant Principal Secretary to the Prime Minister, the Right Honourable Pierre Trudeau.

Committee Involvement

During his parliamentary career, Senator Kenny has served on numerous committees. They include the Special Committee on Terrorism and Security (1986-88) and (1989-91), the Special Joint Committee on Canada's Defence Policy (1994), the Standing Committee on Banking Trade and Commerce, the Standing Committee on National Finance, and the Standing Committee on Internal Economy, Budgets and Administration.

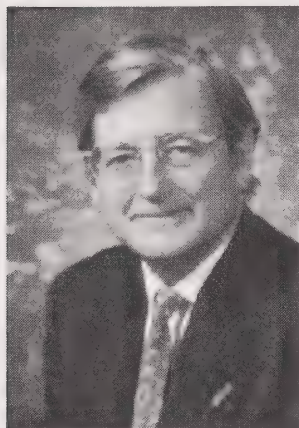
He is currently Chair of the Standing Senate Committee on National Security and Defence. The Senator is also currently a member of the Steering Committee of the Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources.

Defence Matters

Senator Kenny has been elected as Rapporteur for the Defence and Security Committee of the NATO Parliamentary Assembly. Prior to that he was Chair of the NATO Parliamentary Assembly Subcommittee on the Future Security and Defence Capabilities and Vice-Chair of the NATO Parliamentary Assembly Subcommittee on the Future of the Armed Forces.

EMAIL: kennyco@sen.parl.gc.ca

Website: <http://sen.parl.gc.ca/ckenny>



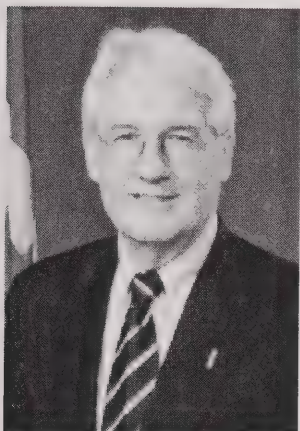
The Honourable MICHAEL A. MEIGHEN, Q.C., Senator

Appointed to the Senate in 1990, the Honourable Michael Meighen serves on various Senate Standing Committees including Banking Trade and Commerce, Fisheries, National Security and Defence, and chairs the Subcommittee on Veterans Affairs. He has also served on the Special Joint Committee on Canada's Defence Policy and the Special Joint Committee on a Renewed Canada.

In his private career, Senator Meighen practiced litigation and commercial law in Montreal and Toronto. He is Counsel to the law firm Ogilvy Renault, and was Co-Legal Counsel to the Deschênes Commission on War Criminals. He sits on the Boards of Directors of Paribas Participations Limited, J.C. Clark Ltd. (Toronto), and Sentry Select Capital Corp. (Toronto).

Senator Meighen's present involvement in community service includes the Salvation Army (Past Chair), Stratford Festival (past Chair), Prostate Cancer Research Foundation (Director), Atlantic Salmon Federation - Canada (Chair), University of King's College (Chancellor), University of Waterloo Centre for Cultural Management (Chair, Board of Governors), McGill University (Governor).

Senator Meighen is a graduate of McGill University and Université Laval and was awarded Honorary Doctorates in Civil Law from Mount Allison University in 2001 and from University of New Brunswick in 2002. He lives in Toronto with his wife Kelly and their three sons.



The Honourable Wilfred P. Moore, Senator

Senator Moore was appointed to the Senate on September 26th, 1996 by the Right Honourable Jean Chrétien and represents the Province of Nova Scotia. The Senator graduated from Saint Mary's University with a Bachelor of Commerce degree in 1964, and with a Law degree in 1968 from Dalhousie University. He was appointed a Queen's Counsel in 1983. He is a member of the Nova Scotia Barrister's Society, having practiced law in Halifax for 31 years (1968-1999).

The Senator was a Halifax Alderman from 1974 to 1980 and served as Deputy Mayor from 1977 to 1978. He was Chairman of the Halifax Metro Centre, having been a member of its building committee, and he chaired the Social Assistance Appeal Board for Halifax and Dartmouth. For 10 years, from 1994-2004, he was a member of the Board of Governors of Saint Mary's University, including the Advisory Committee to the President. He is a former member of the 615 Bluenose Air Cadet Squadron, and the R.C.A.F. Reserves.

Senator Moore is especially interested in post-secondary education, and is a member of the Liberal Party's Post-Secondary Education and Research Caucus. He has served as a member of the Economic Committee of the Atlantic Liberal Caucus. This Committee was responsible for the policy paper for the Atlantic Provinces entitled "Catching Tomorrow's Wave." This initiative became government policy in 2000 under the program name of "Atlantic Investment Partnership" which committed \$700 million into research (including post-secondary education), community economic development, small communities investment, trade and investment, entrepreneurship and business skills development, and tourism. This funding was renewed in the 2005 budget for a further period of five years.

In March, 2001, the Senator commenced an Inquiry in the Senate on the role of the federal government in the financing of deferred maintenance costs in Canada's post-secondary education institutions. This inquiry, after being considered by the Senate Standing Committee on National Finance, resulted in the federal government providing assistance of \$200 million in its 2002 budget for Canada's post-secondary education institutions for the indirect costs of research, which

includes the maintenance of the buildings of those institutions. This financial assistance has since continued in every subsequent federal budget as a line item.

Currently, the Senator sits as a member of the Senate Standing Committee on National Security and Defence, Banking Trade and Commerce, as well as the Joint Committee on Scrutiny of Regulations. He is a vice-chair of the Canada-United States Inter-Parliamentary Group, and is chair of the Senate's Artwork Advisory Working Group, a sub-committee of the Standing Senate Committee on Internal Economy, Budgets and Administration. He has also served on both the Standing Senate Committee on National Finance (1996-2003) and Legal and Constitutional Affairs (1996-2003).

Senator Moore has given generously of his time to numerous voluntary organizations, including his church, St. John's Anglican Church, Lunenburg. His community and volunteer involvement is wide-ranging. In particular, since 1994, Senator Moore has served as volunteer chairman of the Bluenose II Preservation Trust Society, a not-for-profit organization and a registered charity, whose fundraising efforts over the winter of 1994-95 enabled the restoration and return to full operational and sailing status of the historic schooner, *Bluenose II*, one of Canada's beloved national icons. The Society successfully operated the ship for 10 years ending on 31 March 2005. More recently, the Senator initiated with the then President of the Nova Scotia College of Art and Design University (NSCAD), a studio residency program, in Lunenburg. This facility, which opened on 26 May 2006, gives graduates of NSCAD an opportunity to gain professional experience, develop their work for an exhibit or graduate school, or make preparations for an entrepreneurial endeavour. Concurrently, this initiative strengthens the existing artistic community in and around Lunenburg.

Senator Moore was born in Halifax, Nova Scotia on January 14th, 1942. He lives with his wife Jane and their two children, Nicholas and Alexandra in Chester, Nova Scotia.



The Honourable Marie-P. (Charette) Poulin

A native of Sudbury, the Honourable Marie-P. (Charette) Poulin was called to the Senate of Canada in September 1995, and is designated as a representative of Northern Ontario.

She is a member of the Senate Standing Committee on Internal Economy, Budgets and Administration as well as the Senate Standing Committee on National Security and Defence. Previously, she served on the Standing Committee on Banking, Trade and Commerce. A former chair of the Senate Standing Committee on Transport and Communications, she also headed a late-1990s Subcommittee that explored Canada's international position in communications and telecommunications, including an examination of the impact of cyber technology on Canadian culture.

She became the first woman to chair the Senate Liberal Caucus, and the first senator to chair the Northern Ontario Liberal Caucus.

Prior to her appointment, Senator Poulin worked at the deputy ministerial level in the Government of Canada following a career in broadcasting. She was the founding Chairperson and CEO of the Canadian Artists and Producers Professional Relations Tribunal, a federal agency for self-employed workers.

She served as Deputy Secretary to the Cabinet at the Privy Council Office, responsible for overseeing all government communications and consultations. At the Canadian Broadcasting Corporation, she held a variety of Vice-Presidential positions: Human Resources and Industrial Relations; Secretary General to the Board; French Regional Radio and Television Broadcasting Operations.

Before joining the public broadcasting headquarters in Ottawa, she was founding Director of the Corporation's Northern Ontario French Services which included launching Sudbury's radio station *CBON* and establishing more than 30 re-transmitter antennae in Northeastern and Northwestern Ontario. In her early career, she was a radio program producer, researcher and university lecturer.

Over the years, Senator Poulin's professional achievements and involvement with various charitable and community organizations earned her national and international recognition. Among her awards are *Prix Marcel Blouin* for the best radio morning program in Canada (1983), the *Médaille du Conseil de la vie française* (1988), the *Ordre de la Pléiade* (1995), an honorary Doctor of Law degree from Laurentian University (1995), the insignia of *Officier de l'Ordre national de la Légion d'Honneur de la France* (2003) and the insignia of the Order of St. John (2004).

She has served on the Bell Globemedia board of directors, as well as on several hospital boards, university and college boards, chambers of commerce, arts and culture boards, and United Ways campaigns.

Among her efforts to promote the francophonie, she was a member of the Implementation Committee for enacting French-language rights in Ontario (Bill 8) and a founding director of *La Cité collégiale* and the *Regroupement des gens d'affaires* (RGA). She was the first woman to chair the RGA.

Senator Poulin currently sits on the board of the ACTRA Fraternal Benefit Society and the *CEO of the Year Award* in addition to being the past-Canadian president of the *Fédération Canada-France*. As Co-Chair of the Canada-Japan Inter-Parliamentary Group, she is affiliated with the Asia-Pacific Parliamentary Forum.

Senator Poulin obtained her Bachelor of Arts degree at Laurentian University in 1966 and was graduated from the University of Montréal in 1969 with a Master's degree in Social Sciences.

She is married to international portrait artist Bernard A. Poulin. They have two adult daughters, Elaine and Valerie.

APPENDIX XV

Biographies of the Committee Secretariat



**Major-General (Ret'd) G. Keith McDonald, Senior
Military Advisor**

MGen McDonald grew up in Edmonton, attended College Militaire Royal in St. Jean and Royal Military College in Kingston (RMC), graduating in 1966 and being awarded his pilot wings in 1967.

MGen McDonald operationally flew the Tutor, T-33, CF5, CF104 and CF18 aircraft accumulating over 4000 hours of pilot in command throughout his 37-year career in the Air

Force, Canadian Forces.

He held staff positions at the Royal Military College, in Baden Soellingen Germany, at National Defence Headquarters in Ottawa and at the North American Aerospace Command in Colorado Springs. Command positions include CF18 Squadron Commander, Base and Wing Commander in Baden Soellingen, Germany.

Major General McDonald ended his military career as the Director of Combat Operations at Headquarters North American Aerospace Defence Command at Colorado Springs, USA.

After leaving the military in 1998, General McDonald served a period of “conflict of interest” prior to joining BMCI Consulting as a Principal Consultant in the Aerospace and Defence Division. He left BMCI in 2002 to set up his own consulting company, KM Aerospace Consulting.

Major General McDonald has a degree in Political and Economic Science (Honours Courses) from the Royal Military College. He has completed Canadian Forces staff school, the Royal Air Force (England) Staff College, the National Security studies course, Post Graduate Courses in Business at Queens University, Electronic Warfare Courses at the University of California Los Angeles, the Law of Armed Conflict at San Remo, Italy, and numerous project management courses.

General McDonald is married to the former Catherine Grunder of Kincardine, Ontario, and they have two grown daughters, Jocelyn and Amy.



Barry A. Denofsky, National Security Advisor

Barry Denofsky recently retired after having completed 35 years with the Canadian Security Intelligence Service (CSIS) and the Royal Canadian Mounted Police (RCMP). Mr. Denofsky joined the RCMP in January 1969 and worked as a peace officer in Saskatchewan, Alberta, and Quebec. In 1972, he was transferred to the RCMP Security Service where he was involved in a variety of national security investigations. With the creation of CSIS in 1984, Mr.

Denofsky maintained his interest and involvement in matters of national security with the new Service.

Mr. Denofsky held a variety of operational and senior management positions with CSIS which have included the following: Chief, Counter Intelligence, Quebec Region, Deputy Director General Operations, Ottawa Region, Deputy Director General Counter Terrorism, Headquarters, Ottawa, and Director General Counter Intelligence, Headquarters, Ottawa. On retirement from CSIS, Mr. Denofsky was the Director General, Research, Analysis and Production, Headquarters, Ottawa. In that capacity, he was responsible for the production and provision to government of all source analytical products concerning threats to the security of Canada

Mr. Denofsky also represented CSIS for many years at meetings of the NATO Special Committee in Brussels, Belgium. The Special Committee is an organization of security and intelligence services representing all member nations of NATO. In 2002, Mr. Denofsky was the Chair of the NATO Special Committee Working Group.

Mr. Denofsky is a graduate of the University of Toronto, and holds a graduate Diploma in Public Administration from Carleton University in Ottawa. He is a member of the Council of Advisors, the Canadian Centre of Intelligence and Security Studies, (CSIS), Carleton University. He is married and has two children.



Brigadier-General James S. Cox OMM CD MA
(Retired), Analyst

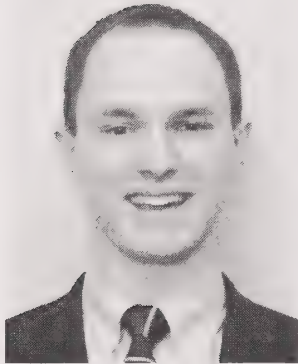
Brigadier General James S. Cox was born in Toronto, Ontario. In 1967 he was commissioned into the infantry and served in Canada and Cyprus. During the period 1972-74, he served with the Gloucestershire Regiment, then part of the British Army of the Rhine.

In following years, Brigadier General Cox served with the Infantry School, Allied Command Europe Mobile Force (Land), twice with the Canadian Airborne Regiment and in senior staff appointments in Army Headquarters and National Defence Headquarters. From 1985 until 1987 he commanded the 3rd Battalion, The Royal Canadian Regiment and from 1991 to 1992 he served as Deputy Commander of the Special Service Force before taking up duty as the Military Chief of Staff of the United Nations Operation in Somalia I and II, until 1993. Upon return to Canada in the summer of 1993, Brigadier General Cox was appointed Commander, 1 Canadian Mechanized Brigade Group. In 1995 he was appointed Director General Land Force Development in Ottawa. From 1996 until 1998, he was the Army Command Inspector. In July 1998 Brigadier General Cox was appointed Deputy Assistant Chief of Staff Intelligence at Supreme Headquarters, Allied Powers Europe, in Mons, Belgium.

Brigadier General Cox completed six operational tours of duty with the United Nations. He has trained with the United States Army, The United States Marine Corps, the British Army Special Air Service and the Royal Marines. He is a graduate of the University of Manitoba, the Royal Military College of Canada, the Canadian Forces College, and has studied at the NATO Defence College in Rome. In 1993 he was awarded the Order of Military Merit in the grade of Officer.

Since retiring from the Army in August 2001, Brigadier General (Ret'd) Cox has worked as a consultant in Ottawa, completed graduate studies and served as the Executive Secretary of the Canadian Association for Security and Intelligence Studies. In addition to his current position as a Library of Parliament Researcher, he is a doctoral candidate in War Studies at the Royal Military College of Canada.

Liam Price, Analyst



F. William Price joined the Parliamentary Research Branch of the Library of Parliament in January 2004. He serves as a Research Officer for the Standing Senate Committee on National Security and Defence.

Mr. Price received a *cum laude* Bachelor of Science Foreign Service in International Politics Security Studies from Georgetown University in Washington, DC, and a Masters of Literature in International Security Studies from the University of St. Andrews in Scotland. At Georgetown, Mr. Price completed a certificate in International Business Diplomacy and co-designed a course on the Idea of Canada in a Globalizing World; also he earned the Learning, Peace and Freedom and Krogh Medals, and was selected to be a speaker at Convocation.

Mr. Price's recent studies have included work on post-positivist international relations theory, military responses to terrorism and the oversight and review of security intelligence.

Mr. Price has contributed to the Committee's reports on *National Emergencies: Canada's Fragile Front Lines* (March 2004), *The Canadian Security Guide Book 2005 Edition* (December 2004), *Borderline Insecure* (June 2005), and *Wounded: Canada's Military and the Legacy of Neglect*.

In 2004, Mr. Price also served as the researcher to the Interim Committee of Parliamentarians on National Security.



Steven James, Analyst

Steven James joined the Parliamentary Information and Research Service of the Library of Parliament in July 2005. He serves as a Research Officer for the Standing Senate Committee on National Security and Defence.

Mr. James received a Bachelor of Arts (Psychology and Sociology) in 1993 from the University of Alberta and is completing a Masters in Military and Strategic Studies from the Center for Military and Strategic Studies at the

University of Calgary.

Mr. James' recent studies have focused on Canada's counter-terrorism framework, specifically, federal, provincial and municipal responses to and prevention of terrorist-related incidents.

Previous to joining the Committee, Mr. James served as a Police Officer for the both the Ontario Provincial Police (1994 - 1998) and the Toronto Police Service (1998 - 2001).



Jodi Turner, Committee Clerk

Jodi Turner joined the Committees Branch of the Senate in January 2005. She serves as the Co-clerk for the Standing Senate Committee on National Security and Defence.

Ms. Turner received a *cum laude* Double Honours Bachelor of Arts (French and Political Studies) and a *cum laude* Masters in Public Administration (specialization in Canadian Politics), from the

University of Manitoba.

Previous to joining the Committee, she served as Chief of Staff to the Speaker of the Senate from 2002 – 2005; and was Vice-President of Research for Western Opinion Research in Winnipeg, Manitoba from 2000 – 2002.

Barbara Reynolds, Committee Clerk



Barbara Reynolds has worked with Canadian parliamentarians for 30 years in various capacities. Trained as a sociologist, she worked for 10 years as a research officer for the Library of Parliament, assisting committees involved in the area of social affairs. During this time she served for three years as Director of Research for the House of Commons Committee on Disabled Persons that produced the landmark report entitled *Obstacles*.

An associate of the Parliamentary Centre for 15 years, she organized fact-finding visits for legislators to and from the United States as well as study tours to Canada for legislators from African and Southeast Asian countries. She coordinated professional development programs for legislators and their staff, and wrote guidebooks on the operation of parliamentarians' offices in Ottawa and in their constituencies. In addition, she served as the director of the Parliament, Business and Labour Trust, a program under which legislators spend up to a week with major corporations and trade unions.

From 1985 to 2000 she also served as adviser to the Canadian Group of the Inter-Parliamentary Union, the worldwide organization of legislators that serves as the parliamentary wing of the United Nations.

In April 1998, she joined the Senate Committees Directorate as a Committee Clerk. Her committee assignments have included: Security and Intelligence; Boreal Forest, Fisheries; Transportation Safety; Veterans Affairs; and National Security and Defence. In June 2002, she received the Speaker's Award of Excellence for her work in the Senate.

LA PRIORITÉ N° 1 DU GOUVERNEMENT

**Se doter des moyens militaires
nécessaires à la protection des
Canadiens**

Rapport intérimaire du Comité sénatorial de la
sécurité nationale et de la défense

Juin 2006

TABLE DES MATIÈRES

Finalité du présent rapport	1
Le mandat du présent rapport	3
PARTIE I	13
Les défis nationaux.....	13
PARTIE II	25
Questions d'orientation	25
CHAPITRE 1	27
Suivre une politique stratégique	27
CHAPITRE 2	29
Fournir un financement adéquat	29
PARTIE III	59
Questions pratiques.....	59
CHAPITRE 1	61
Réunir davantage de personnel compétent	61
CHAPITRE 2	85
Acquérir un meilleur équipement, et en plus grande quantité	85
CHAPITRE 3	87
Rationaliser l'infrastructure	87
CHAPITRE 4	95
Redresser le processus d'acquisition d'immobilisations	95
PARTIE IV	113
Être outillé pour faire le travail.....	113
CHAPITRE 1	117
Marine	117
CHAPITRE 2	133
Armée.....	133
CHAPITRE 3	145
Force aérienne	145
CHAPITRE 4	159
Autres Capacités	159
ANNEXE I	177
Ordre de renvoi	177
ANNEXE II	179
Index des recommandations.....	179
ANNEXE III	187
Extrait du rapport de l'Équipe d'action 1 du CEMD.....	187
Partie I – Sommaire.....	187
ANNEXE IV	191

Dépenses de la défense en pourcentage du PIB.....	191
La défense en pourcentage des dépenses totales du gouvernement	192
ANNEXE V	193
Comparaison détaillé avec d'autres pays.....	193
ANNEXE VI	199
Niveaux de dotation actuels	199
ANNEXE VII.....	201
Missions des Forces canadiennes à l'étranger	201
ANNEXE VIII	207
Le processus d'approvisionnement du ministère de la Défense nationale	207
ANNEXE IX	211
Pouvoirs de dépenser des ministères	211
ANNEXE X.....	215
L'utilité des sous-marins canadiens	215
de la classe Victoria	215
ANNEXE XI	223
Déploiement de la DART au Pakistan	223
ANNEXE XII.....	237
Glossaire.....	237
ANNEXE XIII	255
Ont discuté avec le Comité	255
ANNEXE XIV	293
Biographies des membres du Comité	293
ANNEXE XV	305
Biographies du Secrétariat du Comité	305

ANNEXE I

Ordre de renvoi

Extrait des *Journaux du Sénat* du jeudi 27 avril 2006 :

L'honorable sénateur Kenny propose, appuyé par l'honorable sénateur Moore,

Que le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense soit autorisé à mener une étude et à faire rapport sur la politique de sécurité nationale du Canada. Le comité sera en particulier autorisé à examiner :

a) la capacité du ministère de la Défense nationale de défendre et de protéger les intérêts, la population et le territoire du Canada et sa capacité de réagir à une urgence nationale ou à une attaque et de prévenir ces situations, ainsi que la capacité du ministère de la Sécurité publique et de la Protection civile de remplir son mandat;

b) les relations de travail entre les divers organismes participant à la collecte de renseignements, comment ils recueillent, corrigent, analysent et diffusent ces renseignements, et comment ces fonctions pourraient être améliorées;

c) les mécanismes d'examen de la performance et des activités des divers organismes participant à la collecte de renseignements;

d) la sécurité de nos frontières et de nos infrastructures essentielles.

Que les mémoires reçus et les témoignages entendus lors de la trente-septième et trente-huitième législatures soient déférés au Comité;

Que le Comité fasse rapport au Sénat au plus tard le 31 mars 2007 et qu'il conserve tous les pouvoirs nécessaires pour diffuser ses conclusions jusqu'au 31 mai 2007.

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le greffier du Sénat

Paul C. Bélisle

ANNEXE II

Index des recommandations

1. Que le budget de la défense canadienne soit établi en fonction d'une réflexion à plus long terme sur les besoins de sécurité des Canadiens, plutôt que dans le but de remédier temporairement aux pénuries de main-d'œuvre et au vieillissement de l'équipement.
2. Que le gouvernement porte le budget du ministère de la Défense nationale à entre 25 et 35 milliards de dollars d'ici 2011-2012, afin que les Forces canadiennes soient mieux en mesure de protéger les Canadiens et leurs intérêts au pays et à l'étranger, mais aussi de contribuer à la paix et à la sécurité internationales.
3. Que, chaque année, au moins 30 % du budget de la défense soit consacré aux dépenses d'équipement, afin que les Canadiens servant leur pays disposent de l'équipement dont ils ont besoin pour exécuter adéquatement leurs fonctions, et aussi pour atténuer autant que possible les risques pour leur vie.
4. Que le gouvernement annule immédiatement les engagements pris par le Comité d'examen des dépenses qui touchent le ministère de la Défense nationale et veille à ce que ce dernier ait pleinement accès à la somme originale de 12,8 milliards de dollars sur cinq ans que lui a accordée le gouvernement précédent, ainsi qu'au montant supplémentaire de 5,3 milliards de dollars au cours des cinq prochaines années promis par le gouvernement actuel.
5. Que les Forces canadiennes augmentent l'effectif autorisé des groupes spécialisés fortement sollicités afin de s'assurer d'avoir toujours suffisamment de ces spécialistes sous la main et que les unités opérationnelles ne soient jamais gênées dans leur travail par une pénurie de personnel spécialisé capable d'accomplir des tâches techniques importantes, et qu'elles adaptent leur recrutement et leur instruction en conséquence.
6. Que les Forces canadiennes maintiennent leur effectif régulier à 90 000 membres. C'est le minimum nécessaire pour disposer de 75 000 militaires qualifiés en activité et pour soutenir la cadence des déploiements nécessaires au Canada et à l'étranger pour protéger les citoyens canadiens et défendre leurs intérêts.

7. Que le gouvernement s'engage publiquement à déclarer un moratoire sur les déploiements supplémentaires de l'Armée canadienne jusqu'à ce qu'elle ait réussi à stabiliser ses effectifs, vraisemblablement vers 2011-2012.
8. Que les Forces canadiennes se donnent un système de recrutement et d'instruction capable de recruter et d'entraîner suffisamment de personnel pour maintenir le niveau des effectifs à 90 000 membres.
9. Que les Forces canadiennes rationalisent le recrutement et informatisent chacune de ses étapes afin de pouvoir suivre les différents dossiers d'un élément à l'autre.
10. Que les Forces canadiennes offrent plus d'incitatifs pour garder à leur emploi leur personnel qualifié.
11. Que le gouvernement accorde aux Forces canadiennes les ressources nécessaires pour créer, en guise de complément aux Snowbirds et aux SkyHawks, une équipe de démonstration de la Marine chargée de faire du recrutement à l'occasion de visites de navires dans les villes canadiennes.
12. Que les Forces canadiennes utilisent les recrues, une fois formées, pour attirer d'autres candidats en leur permettant de passer chez elles de brèves périodes de permission spéciale dans le but d'inciter d'autres personnes au potentiel comparable à s'enrôler.
13. Que les Forces canadiennes abrègent le processus de recrutement de la Force régulière et de la Réserve en fixant à un mois, tout au plus, la période séparant l'enrôlement du début de l'instruction initiale.
14. Que le ministère de la Défense nationale, conformément aux lignes directrices du Conseil du Trésor, consacre chaque année au moins 4 % de la valeur de remplacement de ses biens immobiliers à l'entretien et au remplacement de ses immobilisations, ainsi qu'à la correction des déficiences résultant d'années de négligence.

15. Que le ministère de la Défense nationale :
 - a. regroupe ses vieux manèges;
 - b. lance un programme national de construction pour la Réserve en vue de bâtir ou de louer des installations modernes pour toutes les unités de réservistes, en s'intéressant particulièrement à la création d'installations qu'il partagerait avec des organismes.
16. Que le Ministère retienne à contrat les services de personnel d'expérience du secteur privé pour augmenter rapidement sa capacité de gestion des projets.
17. Que le gouvernement élimine le dédoublement des niveaux d'approbation entre le ministère de la Défense nationale, Travaux publics et Services gouvernementaux Canada et le Conseil du Trésor afin de réduire des deux tiers le temps qui s'écoule en moyenne entre l'identification d'une lacune et l'attribution d'un contrat.
18. Que le gouvernement fasse passer à 500 millions de dollars
 - a) le pouvoir de dépenser du ministre de la Défense nationale pour tous les projets d'immobilisations et
 - c) le seuil budgétaire pour les projets qui doivent être soumis à l'examen du Cabinet, c'est-à-dire les grands projets de l'État, ayant trait à la défense.
19. Que le ministère de la Défense nationale crée deux groupes opérationnels à disponibilité élevée, un sur la côte atlantique et un sur la côte pacifique.
20. Que les Forces canadiennes accélèrent le projet de classe unique de bâtiments de combat en remplacement des destroyers de la classe Iroquois et des frégates de la classe Halifax en vue d'une première livraison d'ici 2013.
21. Que les Forces canadiennes mènent à bien le Projet de prolongation de la durée de vie des frégates le plus efficacement possible afin de maintenir au minimum la réduction de capacité des Forces.
22. Que le Ministère acquière assez de capacités pour avoir en tout temps au moins un navire de soutien interarmées de disponible sur chaque côte.

23. Que le gouvernement fournisse au Ministère les ressources nécessaires pour acquérir quatre navires de soutien interarmées aussi rapidement que possible en vue d'une première livraison d'ici 2010.
24. Que les Forces canadiennes acquièrent suffisamment de ravitailleurs héli-plate-formes, ou leur équivalent, capables de transporter à la fois un groupe opérationnel et son équipement.
25. Que le gouvernement procure au Ministère les ressources nécessaires pour faire l'acquisition le plus tôt possible de quatre ravitailleurs héli-plate-formes.
26. Que les Forces canadiennes rétablissent leur capacité sous-marine en rendant les quatre sous-marins canadiens opérationnels le plus tôt possible, en dressant suivant les besoins des plans de refonte de demi-vie et en commençant à planifier leur éventuel remplacement par une nouvelle génération de sous-marins.
27. Que le gouvernement procède résolument à la recapitalisation des flottes de la Marine et de la Garde côtière le plus vite possible chaque fois que le meilleur rapport qualité-prix peut être obtenu.
28. Que le gouvernement assure la stabilité de financement des nouveaux navires afin de permettre une gestion rationnelle et opportune des flottes.
29. Que le gouvernement veille à ce que les primes non liées à la défense devant être payées par suite de décisions d'acquisition relatives aux navires de la Marine soient défrayées non par le ministère de la Défense nationale, mais par des ministères comme Industrie Canada ou Patrimoine Canadien.
30. Que le ministère de la Défense nationale accélère la mise en œuvre du Projet d'équipement intégré du soldat afin qu'il atteigne sa capacité opérationnelle complète avant 2012.
31. Que le ministère de la Défense nationale accélère la réalisation du Projet de capacité de renseignement, de surveillance, d'acquisition d'objectif et de reconnaissance de la Force terrestre (ISTAR FT) afin d'atteindre une capacité opérationnelle complète d'ici 2009 au plus tard.

32. Que le gouvernement accélère l'achat de quelque 2 900 véhicules de soutien moyen (VSM), dans le but de recevoir la première livraison en 2008 au plus tard.
33. Que le gouvernement accélère l'acquisition de la nouvelle génération de véhicules de soutien léger afin de recevoir la première livraison en 2011 au plus tard.
34. Que le gouvernement ait terminé l'acquisition et la mise en service des obusiers M777 de la nouvelle génération en 2008 au plus tard.
35. Que, d'ici le début de 2008, le gouvernement et les Forces canadiennes fassent l'acquisition d'une flotte de six à huit aéronefs de transport stratégique pouvant garantir une intervention rapide en cas de situations d'urgence au Canada et à l'étranger, de même qu'un soutien adéquat aux opérations canadiennes outre-mer.
36. Que les Forces canadiennes remplacent de toute urgence les 20 à 25 Hercules les plus anciens de leur flotte, en se donnant pour objectif de recevoir la première livraison de nouveaux aéronefs ayant des capacités similaires dès 2007.
37. Que le gouvernement et les Forces canadiennes commencent à acquérir une flotte de 16 à 20 hélicoptères moyens, avec comme objectif de recevoir la première livraison en 2007.
38. Que le gouvernement et les Forces canadiennes accordent la priorité à l'achèvement des programmes de modernisation et de refonte des aéronefs de patrouille Aurora dans les meilleurs délais afin que ces capacités essentielles soient de nouveau disponibles pour protéger les Canadiens.
39. Que le gouvernement donne un nouveau souffle au projet d'acquisition rapide de quelque 20 à 24 aéronefs à voilure fixe pour les opérations de recherche et de sauvetage, de manière à ce que les Forces canadiennes puissent prendre livraison de leurs premiers appareils d'ici 2007.
40. Que le gouvernement et les Forces canadiennes achètent, déploient et utilisent toute une panoplie de véhicules aériens sans pilote en tant que partie intégrante d'une architecture nationale de renseignement, de surveillance et de reconnaissance, et ce d'ici 2008.

41. Que le MDN établisse tout de suite un bureau permanent de l'équipement des Forces d'opérations spéciales pour répondre de façon continue au besoin d'augmenter l'équipement des opérations spéciales en prévision de l'élargissement des Forces d'opérations spéciales du Canada.
42. Que les Forces canadiennes achèvent l'expansion de la FOI 2 d'ici 2009.
43. Que, dans la mesure de leurs moyens et de la capacité du Régiment à les absorber, d'autres éléments des Forces canadiennes fournissent des unités déjà entraînées. Ainsi, à l'exemple du Royal Canadian Regiment, chacun des régiments d'infanterie de l'Armée pourrait fournir une compagnie. Ou le Régiment royal de l'Artillerie canadienne et le Corps blindé royal canadien pourraient fournir chacun un peloton. La Marine voudra peut-être fournir un premier groupe de personnel d'arrondissement entraîné pour établir une présence.
44. Que le MDN établisse tout de suite un bureau de projet chargé d'amorcer l'acquisition d'un hélicoptère tactique apte au combat moderne pouvant être utilisé par les Forces d'opérations spéciales du Canada.
45. Que soit acquis d'ici 2009 un hélicoptère des Forces d'opérations spéciales qui soit opérationnel au moment où la FOI 2 élargie et le Régiment d'opérations spéciales du Canada au complet atteindront leur pleine capacité opérationnelle.
46. Qu'on acquière un nombre suffisant d'hélicoptères à moyenne capacité d'emport tels que ceux recommandés dans ce rapport pour pouvoir au besoin en affecter au moins trois au soutien d'opérations spéciales.
47. Que, en plus de remplacer l'avion Hercules CC-130 comme il est recommandé dans ce rapport, le MDN acquière trois autres avions Hercules devant être consacrés aux opérations spéciales et équipés en ce sens.
48. Que l'un des trois avions d'opérations spéciales soit maintenu au même niveau de préparation que les Forces d'opérations spéciales qu'il est appelé à soutenir.
49. Que les avions de transport stratégique dont l'acquisition est recommandée plus haut permettent de déployer stratégiquement les Forces d'opérations spéciales du Canada sans escale dans le plus grand nombre d'endroits possible au Canada, dans des délais et des conditions conformes aux exigences du niveau de préparation opérationnelle qui sera établi.

50. Que les avions de transport stratégique nécessaires puissent servir au soutien d'opérations spéciales et soient acquis en nombre suffisant pour qu'au moins l'un d'entre eux soit maintenu au même niveau de préparation que les Forces d'opérations spéciales.
51. Que les Forces canadiennes :
- f. regroupent la DART et son équipement à proximité des avions de transport stratégique et tactique appelés à assurer leur transport;
 - g. acquièrent assez d'avions de transport stratégique sous contrôle canadien pour que la DART puisse se rendre n'importe où dans le monde en quelques heures;
 - h. resserrent la liaison entre la DART et les ministères et organismes compétents tels que l'Agence de santé publique du Canada, la GRC et Transports Canada;
 - i. organisent des exercices d'entraînement conjoints pour que la DART puisse agir en harmonie avec les premiers intervenants provinciaux et municipaux partout au Canada et organisent des exercices semblables avec d'autres pays aux vues similaires;
 - j. rendent la DART mieux à même d'intervenir dans une gamme plus large de catastrophes naturelles.
52. Que le gouvernement :
- d. informe les Forces canadiennes que, à défaut d'instructions contraires, elles devront déployer la DART lorsque c'est possible, dans les meilleurs délais, et préparer l'unité en conséquence;
 - e. veille à ce que les attachés de défense régionale et de police soient au courant des capacités de la DART et soient formés de manière à pouvoir aider le détachement précurseur de la DART dès qu'il arrive sur place;
 - f. accélère la prise des décisions concernant le recours à la DART en améliorant l'efficacité des protocoles décisionnels interministériels concernant son déploiement.
53. Que les Forces canadiennes donnent de l'expansion à l'École du renseignement militaire des Forces canadiennes et augmentent le nombre d'officiers spécialistes du renseignement.

ANNEXE III

Extrait du rapport de l'Équipe d'action 1 du CEMD

Partie I – Sommaire

INTRODUCTION - LE CONTEXTE DE SÉCURITÉ ET LE CANADA

1. Généralités. Le contexte de sécurité auquel font face le Canada et les FC pose une multitude de problèmes complexes de défense et de sécurité. Faisant d'États défaillants ou en déroute qui parsèment le paysage international des refuges depuis lesquels lancer ses attaques, le terrorisme mondial est devenu une grande menace pour la sécurité, tandis que les conflits inter-étatiques et intra-étatiques, dans le monde entier, continuent d'avoir des incidences sur les Canadiens et sur les intérêts du Canada. Pour faire face efficacement à ces défis, l'Énoncé de la politique de défense (EPD, référence A), publié récemment, donnait aux FC une nouvelle vision qui requerra l'apport de changements fondamentaux à son organisation et à sa culture.
2. Conflit d'après-guerre froide. Même si, en termes généraux, l'avenir est incertain, certaines de ses caractéristiques spécifiques sont déjà apparentes. À la fin de la guerre froide, nombre d'analystes croyaient que les grandes guerres entre États étaient devenues une chose du passé et qu'une ère plus paisible, dominée par la démocratie libérale et le triomphe du marché libre sur le communisme, allait se répandre dans le monde entier¹²⁰. Au cours de la décennie suivante, il est apparu clairement que ces prévisions remplies d'espoir avaient peu à voir avec la réalité et que le conflit et la dissension internationale sont des facettes majeures et durables du contexte de sécurité de l'après-guerre froide, particulièrement dans les régions caractérisées par des États défaillants ou en déroute.

¹²⁰ Mueller, John. *Retreat from Doomsday. The Obsolescence of Major War*, New York, Basic Books, 1989, p. 240-242.
Fukuyama, Francis. « The End of History? », *The National Interest*, été 1989, accessible en direct à http://www.marion.ohio-state.edu/fac/vstefle/web597/Fukuyama_history.pdf#search=the%20end%20of%20history%20the%20national%20interest.
Fukuyama, Francis. *The End of History and the Last Man*, New York, Free Press, 1992.
Keegan, John. *A History of Warfare*, New York, Alfred A. Knopf, Inc., 1993, p. 378-385.
Ferguson, Niall. *The Cash Nexus. Money and Power in the Modern World, 1700-2000*, New York, Basic Books, 2001), p. 395-425. On trouve des vues opposées à cet argument dans l'article de Samuel P. Huntington, « The Clash of Civilizations? », paru dans *Foreign Affairs*, vol. 71, n° 1, été 1993, 22-49, dans l'ouvrage de Huntington, *The Clash of Civilisations and the Remaking of the World Order*, New York, Simon and Schuster, 1996, ainsi que la critique peut-être la plus concise du sujet dans l'article de Joseph Nye, « What New World Order? » paru dans *Foreign Affairs*, vol. 71, n° 2, printemps 1993, 83-96.

3. La mondialisation et le Canada. Les problèmes créés par les États défaillants demeureront des sources d'inquiétude dans l'avenir prévisible car, dans un monde généralement interconnecté, la sécurité continentale et internationale s'intègre toujours davantage. La possibilité, pour un État, de se livrer à la concurrence dans l'économie mondiale déterminera largement son succès ou son échec. Les pressions de l'intérieur qui résultent de la rareté des ressources, y compris l'eau douce et les sources d'énergie, ainsi que de l'urbanisation rapide, de la détérioration de l'environnement et des pandémies, influenceront aussi sur son sort¹²¹. En outre, les communications modernes, un sous-produit de la mondialisation, feront que les pays les plus riches du monde auront de plus en plus de difficulté à faire abstraction de ces problèmes. En bref, le monde a profondément changé et le Canada n'est certainement pas la « [...] maison à l'épreuve du feu, loin des sources de conflagration » que vantait en 1927 M. Raoul Dandurand, délégué canadien, à la Société des Nations¹²². Comme l'illustre l'histoire récente de l'Afghanistan, les événements qui se déroulent dans des pays lointains ont un impact immédiat chez nous et cette réalité a révélé la complaisance du Canada, détruisant le sentiment de sécurité dont jouissaient ses citoyens.

4. Menaces émergentes. Le conflit prendra vraisemblablement plusieurs formes et continuera de se caractériser par le choc violent des volontés déchirées entre la trinité 'paradoxale' de Clausewitz, composée de la violence, de la haine et de l'inimitié primordiales, le jeu de la chance et de la probabilité, et la rationalité des politiques¹²³. Le conflit ira de la guerre inter-étatique et intra-étatique aux menaces asymétriques faites au territoire canadien par des organisations terroristes comme al-Qaïda, qui ont la capacité et la volonté de causer un degré de préjudice et de destruction autrefois uniquement réservé aux nations. Le scénario cauchemardesque, en effet, d'une attaque terroriste recourant à des armes de destruction de masse a forcé les sociétés à voir leur sécurité nationale sous un jour nouveau (y compris le maintien de l'ordre et les autres pratiques nationales de sécurité) et à établir des liens plus solides entre les forces militaires et les principaux pouvoirs civils¹²⁴. En réalité, l'un des « gros défis que devra relever le

¹²¹ Peters, Ralph. *Beyond Terror – Strategy in a Changing World*, New York, Stackpole Books, 2002, p. 324-325.

Klare, Michael. « The New Geography of Conflict », *Foreign Affairs*, vol. 80, n° 3 (mai-juin 2001), 49–61; Eberstadt, Nicholas. « The Population Implosion », *Foreign Policy*, n° 123, mars-avril 2001), 42–53; Raymond, Susan. « Foreign Assistance in an Aging World », *Foreign Affairs*, vol. 82, n° 2, mars-avril 2003, 91–95; Klare, Michael. *Resource Wars : The New Landscape of Global Conflict*, p. 210–223; Stremmler, John. « Ending Africa's Wars », *Foreign Affairs*, vol. 79, n° 4, juillet-août 2000, 121–122. Kaplan, Robert. *The Coming Anarchy: Shattering the Dreams of the Post Cold War*, New York, Random House, 2000, p. 35-38.

¹²² Morton, Desmond. *A Military History of Canada*, McClelland & Stewart Inc., 1992, p. 176.

¹²³ Clausewitz, Carl von. *On War*, M. Howard et P. Paret (éditeurs), Princeton, Princeton University Press, 1976, p. 89.

¹²⁴ Metz, Steven et Douglas V. Johnson II. *Asymmetry and U.S. Military Strategy : Definition, Background, and Strategic Concepts*, Carlisle (Pennsylvanie), Strategic Studies Institute, 2001, p. 9–12.; *The National Strategy for the Physical Protection of Critical Infrastructures and Key Assets*, Maison-Blanche, Washington, 2003, accessible en direct à http://www.dhs.gov/interweb/assetlibrary/Physical_Strategy.pdf.

Canada dans les années à venir sera de définir une stratégie appropriée qui lui permettra de répondre aux fluctuations inévitables de l'objet de la stratégie américaine, tandis qu'elle réagit à la guerre changeante contre le terrorisme »¹²⁵. Non seulement faudra-t-il pour cela se concentrer davantage sur la coopération avec les États-Unis en matière de sécurité mais, au vu de la nature interdépendante de la sécurité nationale et internationale, il y aura de plus en plus d'occasions de procéder à des interventions auxquelles participeront des 'coalitions d'hommes de bonne volonté' dans les régions en déroute du monde en voie de développement¹²⁶.

5. Menaces pour le Canada. Le récent EPD reconnaît la nature interdépendante des menaces nationales et internationales pour la sécurité du Canada résultant de la mondialisation croissante. De fait, ce n'est pas que l'économie mondialisée qui ait émergé, mais aussi un monde bien plus interconnecté au chapitre de la facilité de déplacement et des communications. Les organisations terroristes continueront d'exploiter les sous-produits de la mondialisation pour faire progresser leurs buts sur la scène internationale. L'EPD reconnaît également le lien entre les États défaillants ou en déroute et le recours à ces environnements par les terroristes, qui s'y replient pour planifier et monter des opérations contre l'Amérique du Nord. On lit dans la politique de défense que « [d]ans un monde de plus en plus interdépendant, les liens entre la sécurité internationale et la sécurité nationale se sont resserrés. Les événements qui surviennent à l'étranger peuvent toucher la sécurité des Canadiens à un niveau sans précédent. Les lignes de front d'aujourd'hui s'étendent des rues de Kaboul aux voies ferrées de Madrid, et jusqu'à nos propres villes canadiennes »¹²⁷.

Falkenrath, Richard A. « Problems of Preparedness. US Readiness for a Domestic Terrorist Attack », *International Security*, vol. 25, n° 4, printemps 2001, 147–86; Congrès américain, Office of Technology Assessment. *Proliferation of Weapons of Mass Destruction, Assessing the Risks*, OTA-ISC-559, Washington, US Government Printing Office, 1993, p. 9–11; Badey, Thomas J. « Nuclear Terrorism : Actor-based Threat Assessment », *Intelligence and National Security*, vol. 16, n° 2, été 2001), 39–45; Jenkins, Brian M. « Will Terrorists Go Nuclear? », *Orbis*, vol. 29, n° 3, automne 1985, 507–516; Mark, J. Carson, Theodore Taylor et autres. *Can Terrorists Build Nuclear Weapons?*, accessible en direct à <http://www.nci.org/k-m/makeab.htm>.

¹²⁵ Johnson, Peter et Michael Roi. *The Future Security Environment 2025*, rapport de projet de la DRO PR 2003/14, Ottawa, septembre 2003, p. 31.

¹²⁶ Peters, Ralph. *Beyond Terror. Strategy in a Changing World*, New York, Stackpole Books, 2002, p. 325.

Blank, Stephen J. « The Future of Transcaspian Security », *Strategic Studies Institute Paper*, août 2002, p. 18–19, accessible en direct à <http://www.carlisle.army.mil/ssi/pdf/files/PUB111.pdf>; Record, Jeffery. « Collapsed Countries, Casualty Dread, and the New American Way of War », *Parameters*, vol. 32, n° 2, été 2002, 5–7.

¹²⁷ Ministère de la Défense nationale, *Énoncé de politique internationale du Canada – Fierté et influence : notre rôle dans le monde (Défense)*, Ottawa, 2005, p. 5.

ANNEXE IV

Dépenses de la défense en pourcentage du PIB

ANNÉE FINANCIÈRE	DÉFENSE EN POURCENTAGE DU PIB
1983-84	1.7
1984-85	1.7
1985-86	1.7
1986-87	1.7
1987-88	1.7
1988-89	1.6
1989-90	1.6
1990-91	1.6
1991-92	1.5
1992-93	1.5
1993-94	1.5
1994-95	1.3
1995-96	1.2
1996-97	1.0
1997-98	1.0
1998-99	1.0
1999-00	1.0
2000-01	0.9
2001-02	0.9
2002-03	1.0
2003-04	1.0
2004-05	1.1
2005-06	1.0

SOURCE : Secrétariat du Conseil du Trésor et ministère de la Défense nationale, *Au-delà des dollars*, édition 2005-2006.

La défense en pourcentage des dépenses totales du gouvernement

ANNÉE FINANCIÈRE	DÉFENSE EN % DES DÉPENSES TOTALES DU GOUVERNEMENT
1983-84	7.2
1984-85	7.1
1985-86	7.4
1986-87	7.7
1987-88	7.5
1988-89	7.5
1989-90	7.5
1990-91	7.3
1991-92	6.7
1992-93	6.5
1993-94	7.0
1994-95	6.4
1995-96	5.9
1996-97	5.6
1997-98	5.8
1998-99	5.8
1999-00	6.4
2000-01	5.7
2001-02	6.1
2002-03	6.6
2003-04	7.0
2004-05	7.1
2005-06	6.8

SOURCE : Secrétariat du Conseil du Trésor et ministère de la Défense nationale, *Au-delà des dollars*, édition 2005-2006

ANNEXE V

Comparaison détaillé avec d'autres pays

Dépenses relatives à la défense et à l'aide étrangère des pays de l'OTAN et du G-20

La présente annexe renferme des données sur les dépenses engagées par l'OTAN et les pays du G-20 dans diverses mesures de défense et d'aide étrangère.

Ces données proviennent de diverses sources ouvertes. Les chiffres concernant un pays en particulier peuvent varier légèrement d'un tableau ou d'un graphique à l'autre. Les chiffres varient selon les sources, ce qui peut entraîner des erreurs d'arrondi, après les calculs.

PAYS	Population (2004)	Pays OIB (2004) PIB (2005) (en milliards de \$ US)		Dépenses pour la défense - 2005 \$ US (milliards)		Aide interationale - 2005 \$ US (milliards)		du PIBP
		(en milliards de \$ US)	(en milliards de \$ US)	\$ US par habitant	% du PIB	\$ US par habitant		
Argentine	39 537 943	153 00	181 00	1 79	0,99%	n d	n d	n d
Australie	20 090 437	637 30	666 00	13 20	1 98%	1 67	26 14 \$	0 26%
Brezil	186 112 794	604 00	783 00	13 17	1 68%	n d	n d	n d
Canada	32 805 041	978,00	1 079,37	10,90	1,01%	3,73	61,91 \$	0,35%
Chine	1 306 313 812	1 650 00	1 890 00	29 50	1 56%	n d	n d	n d
France	60 656 178	2 046 00	2 150 00	41 60	1 93%	10 06	119 58 \$	0 47%
Allemagne	82 431 390	2 740 60	2 850 00	30 20	1 06%	9 92	82 30 \$	0 35%
Inde	1 080 264 388	691 20	761 00	22 00	2 89%	n d	n d	n d
Indonésie	241 973 879	257 60	277 00	2 53	0 91%	n d	n d	n d
Italie	58 103 033	1 677 80	1 740 00	17 70	1 02%	5 05	41 87 \$	0 29%
Japon	127 417 244	4 622 80	4 700 00	44 70	0 95%	13 10	69 69 \$	0 28%
Corée (Sud)	47 912 000	680 00	817 00	20 70	2 53%	0 74	5 82 \$	0 09%
Mexique	106 202 903	682 00	740 00	3 09	0 42%	n d	n d	n d
Russie	143 420 309	582 40	750 00	18 90	2 52%	n d	n d	n d
Arabie saoudite	26 417 599	250 60	301 00	25 40	8 44%	n d	n d	n d
Afrique du Sud	44 344 136	212 80	231 00	3 40	1 47%	n d	n d	n d
Turquie	69 660 559	302 80	299 00	8 00	2 68%	n d	n d	n d
Royaume-Uni	60 441 457	2 124 40	2 230 00	51 10	2 29%	10 75	103 94 \$	0 48%
Etats-Unis	295 734 134	11 711 80	12 500 00	495 00	3 95%	27 46	54 96 \$	0 22%

EXTRACTED FROM: Department of National Defence, *Making Sense Out Of Dollars 2005-2006 Edition* (March 2006), available at: http://www.admfinances.gc.ca/financial_docs/Msod/2005-2006/intro_c.asp (last visited: June 15, 2006).

BUDGETS DE DÉFENSE DE L'OTAN EN DOLLARS AMÉRICAINS (US)

Le budget de défense prévu des États-Unis pour 2005 est d'environ 472,2 milliards \$US. Pour fins de comparaison, le budget de la défense du Royaume-Uni est estimé à 52,8 milliards \$US, celui de la France à 54,8 milliards \$US, celui de l'Allemagne à 39,3 milliards \$US, celui de l'Italie à 32,4 milliards \$US, celui de la Turquie à 11,7 milliards \$US, celui du Canada à 12,5 milliards \$US et celui de l'Espagne à 13,6 milliards \$US.

Les montants des dépenses sont établis d'après la définition de l'OTAN des dépenses de défense et peuvent donc différer de celles présentées dans les budgets nationaux. Cependant l'utilisation d'une définition commune permet une analyse comparative.

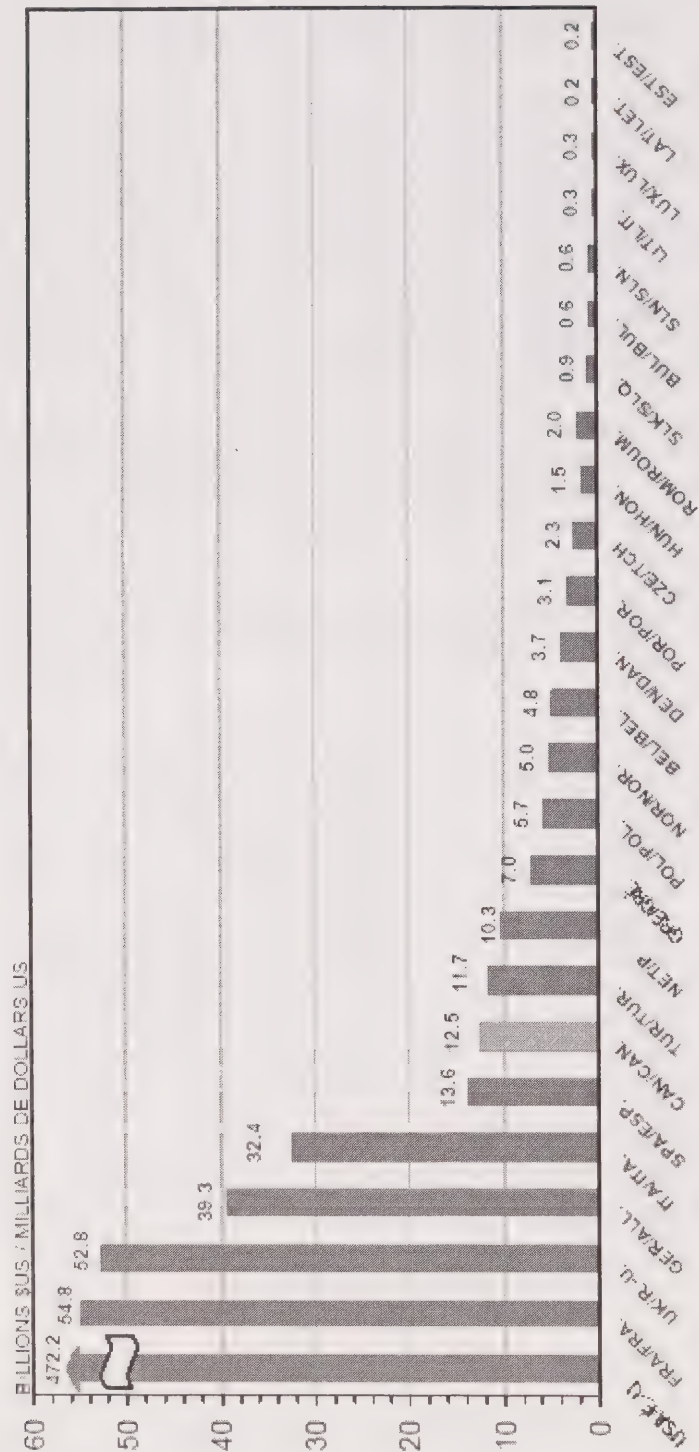
Pour fins de référence, les acronymes et abréviations employés dans le graphique sont définis comme suit:

ALL - Allemagne	LIT - Lituanie
BEL - Belgique	LUX - Luxembourg
BUL - Bulgarie	NOR - Norvège
CAN - Canada	P.-B. - Pays-Bas
DAN - Danemark	POL - Pologne
ESP - Espagne	POR - Portugal
EST - Estonie	SLQ - République slovaque
E.-U. - États-Unis	TCH - République tchèque
FR - France	ROUM - Roumanie
GRE - Grèce	R.-U. - Royaume-Uni
HON - Hongrie	SLN - Slovénie
ITA - Italie	TUR - Turquie
LET - Lettonie	

L'Islande n'est pas incluse puisqu'elle ne possède pas de forces armées.

NATO DEFENCE BUDGETS IN US \$ / BUDGETS DE DÉFENSE DE L'OTAN EN DOLLARS US

2005 ESTIMATES / ESTIMATIONS DE 2005



SOURCE: NATO PRESS RELEASE, DECEMBER 2004
SOURCE: COMMUNIQUE DE PRESSE DE L'OTAN, DÉCEMBRE 2004

TIRÉ DE : Ministère de la Défense nationale, *Au-delà des dollars*, édition 2005-2006 (mars 2006), disponible à [http://www.admfinances.forces.gc.ca/financial_docs/Ms00d 2005-2006.intro_f.asp](http://www.admfinances.forces.gc.ca/financial_docs/Ms00d%202005-2006/intro_f.asp) (Dernière visite : 15 juin 2006).

**DÉPENSES DE DÉFENSE DE L'OTAN EN
POURCENTAGE DU PRODUIT INTÉRIEUR
BRUT**

On estime que le Canada a consacré 1,1 % de son produit intérieur brut (PIB) à la défense en 2005. À l'autre extrémité de l'échelle se trouvent les États-Unis (3,7%), la Turquie (3,2 %) et la Grèce (3,1 %). Bien que le PIB soit couramment employé pour comparer les dépenses militaires, il devrait être utilisé avec prudence étant donné qu'il n'est pas calculé de la même façon dans tous les pays.

NATO DEFENCE EXPENDITURES AS A PERCENTAGE OF GROSS DOMESTIC PRODUCT /
DÉPENSES DE DÉFENSE DE L'OTAN EN POURCENTAGE DU PRODUIT INTÉRIEUR BRUT

2005 ESTIMATES / ESTIMATIONS DE 2005



SOURCE: NATO PRESS RELEASE DECEMBER 2005
SOURCE: COMMUNIQUÉ DE PRESSE DE L'OTAN DÉCEMBRE 2005

TIRÉ DE : Ministère de la Défense nationale, *Au-delà des dollars*, édition 2005-2006 (mars 2006), disponible à http://www.admfincs.forces.gc.ca/financial_docs/Msood/2005-2006/intro_f.asp (Dernière visite : 15 juin 2006).

ANNEXE VI

Niveaux de dotation actuels

STATISTIQUES SUR LE PERSONNEL DES FORCES CANADIENNES (au 1^{er} mai 2006)

FORCE RÉGULIÈRE

Force totale	64,057
À temps plein de la Réserve	1,344
La Force régulière	62,713
En formation élémentaire (EFE/ESUS)	7,730
Autress:	916
(en attente d'un renvoi, assujettis à des restrictions au plan médical, etc)	
Effectif formé	54,067
En formation avancée (EFA))	945
En conge de maternité	108
En conge parental	676
Détenus	8
Effectif disponible	52,330

Répartition par élément

De capacité

20,803	Armée (comprend certains EFE)
9,955	Marine (comprend certains EFE)
13,645	Force aérienne (comprend certains EFE)
10,412	RH (en majorité des EFE)
2,890	Opérations interarmées
1,645	MAT
1,208	GI
2,155	Divers

RÉSERVES

	Effectif	Unités
La Première Réserve	22,032	228
Armée	14,162	130
Marine	3,290	24
Force aérienne	1,697	29
Communications	1,379	23
Groupe médical	987	15
Autres	517	7

Instructeurs de cadets

Personnel courant total	6,764
-------------------------	--------------

Rangers

Personnel courant total	4,448
-------------------------	--------------

Les Réserves supplémentaires	33,208
-------------------------------------	---------------

SOURCE : Direction des besoins en ressources humaines militaires

EFE – Effectif en formation élémentaire

ESUS – Effectif en stage universitaire subventionné

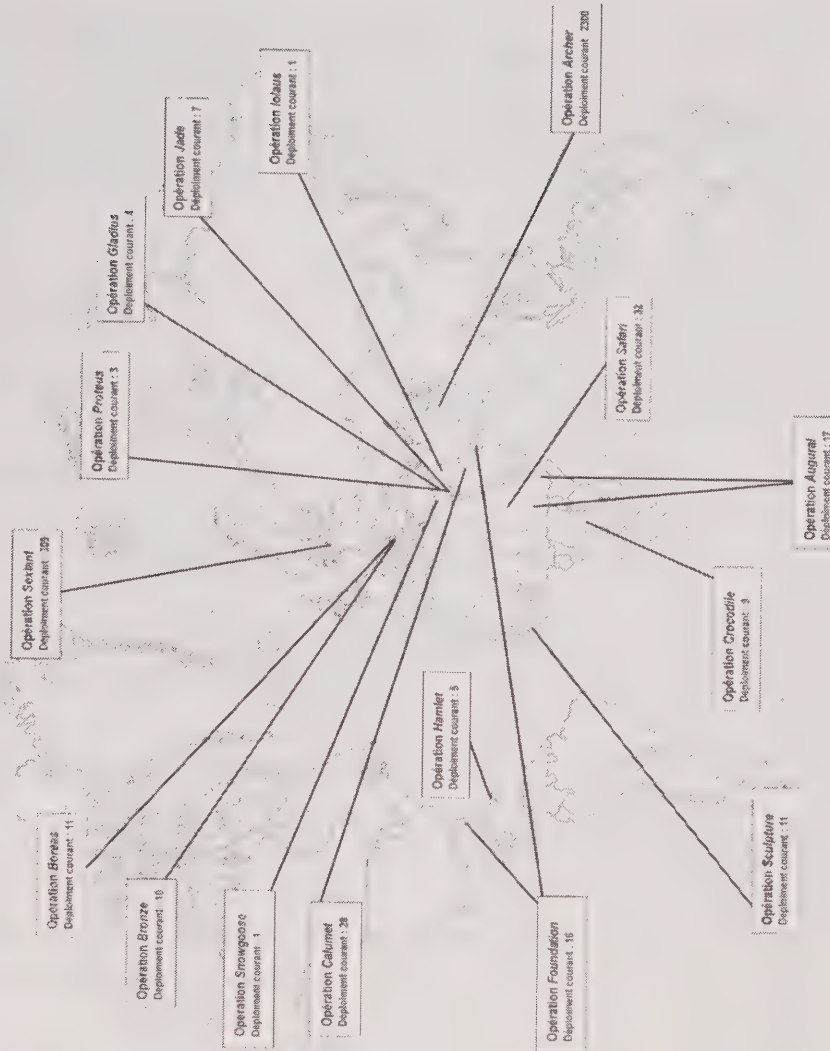
ANNEXE VII

Missions des Forces canadiennes à l'étranger



Déploiements des Forces canadiennes

2 juin 2006



GOLFE ARABO-PERSIQUE ET ASIE DU SUD-OUEST

OP ARCHER – Afghanistan 2300

La contribution canadienne à l'opération ENDURING FREEDOM et à la campagne contre le terrorisme

OP FOUNDATION – Tampa (Floride) et Bahreïn 16

L'opération Foundation vise à maintenir une liaison efficace avec le US CENTCOM dans le cadre de la campagne contre le terrorisme.

OP IOLAUS – Irak 1

Mission d'assistance des Nations Unies pour l'Irak (MANUI)

LES BALKANS

OP BRONZE – Bosnie-Herzégovine 10

La contribution des Forces canadiennes (FC) à la Force de stabilisation de l'OTAN (SFOR)

OP BOREAS – Bosnie-Herzégovine 11

La contribution des Forces canadiennes (FC) à la Force de l'Union européenne (EUFOR), à l'appui des équipes de liaison et d'observation de l'UFOR à Bihac faisant partie de la Brigade multinationale dans le Nord-Ouest

LES CARAÏBES

OP HAMLET 5

La contribution des FC au quartier général de la Mission des Nations Unies pour la stabilisation en Haïti (QG MINUSTAH),

laquelle a pour mandat d'appuyer le processus constitutionnel en Haïti et d'aider à maintenir un environnement stable et sécuritaire

PROCHE-ORIENT

OP GLADIUS – Hauteurs du Golan (Israël et Syrie)	4
Force d'observation de l'ONU pour le désengagement des forces (FNUOD)	
OP CALUMET – Sinaï (Égypte)	28
Force multinationale et observateurs (FMO)	
OP JADE – Jérusalem	7
Organisme de l'ONU chargé de la surveillance de la trêve (ONUST)	
OP Proteus – Jérusalem	3
Les Forces canadiennes ont affecté trois officiers d'état-major à la mission internationale destinée à évaluer et à favoriser la réforme de la sécurité au sein de l'autorité palestinienne.	
OP SNOWGOOSE – Chypre	1
Force des Nations Unies chargées du maintien de la paix à Chypre (UNFICYP)	

AFRIQUE

OP CROCODILE – République démocratique du Congo	9
Mission de l'Organisation des Nations Unies en République démocratique du Congo (MONUC)	

OP SAFARI – Soudan **32**

La contribution du Canada à la Mission des Nations Unies au Soudan (MINUS)

OP AUGURAL – Darfour (Soudan) **17**

Le MDN appuie les efforts du Canada visant à améliorer la situation au Soudan, notamment grâce à l'envoi de matériel et de conseillers pour appuyer l'Union africaine (UA).

OP SCULPTURE – Sierra Leone **11**

Équipe militaire internationale consultative en matière d'instruction (IMATT)

EUROPE / AUTRE

OP SEXTANT **309**

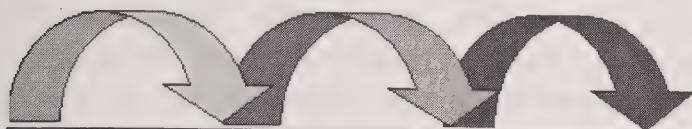
Le Canada commande actuellement le 1^{er} Groupe de la flotte navale permanente de l'OTAN, en plus de participer aux exercices BRILLIANT MARINER 2006 et STEADFAST JAGUAR 2006.

TOTAL **2 764**

ANNEXE VIII

Le processus d'approvisionnement du ministère de la Défense nationale

Le MDN suit le processus d'approvisionnement du Conseil du Trésor aux cinq étapes du Système de gestion de la Défense (SGD).



IDENTIFICA- TION	ANALYSE DE L'OPTION	DÉFINITION	MISE EN OEUVRE	CLÔTURE
Déterminer l'insuffisance de capacité	Élaborer les options		Mise en oeuvre	
	Rejeter les options non valables		Gestion de la mise en oeuvre	Capacité opérationnelle totale
	Évaluer les avantages des options qui demeurent	Examen, évaluation du risque et établissement des coûts détaillés de l'option choisie	Contrôle de la mise en œuvre : Jalons liés à la capacité opérationnelle initiale/ totale	Mise à disposition opérationnelle
Validation de planification basée sur les capacités	Examiner le risque		Stratégies d' approvision- nement/ d'immobiliers	Rapport d'achèvement de projet
	Décider quelle option il faudrait développer davantage	Planification de la mise en oeuvre	Rapports d'étape sur la mise en œuvre	Enseignements tirés
	Planification de définition			

Décision
FS(ID)

Décision
FS(APP)

Décision
FS(ADP)

SOURCE: http://www.vcds.forces.ca/dgsp/pubs/pag/pag_f.asp?chp=2&sec=90 (19 juin 2006)

FS(ID) - Feuille de synthèse (Identification) – Première étape d'un projet, au cours de laquelle on prépare une version officielle de l'énoncé d'insuffisance en capacités, on décrit en termes généraux des solutions possibles et on établit l'ordre de grandeur des coûts.

CCIR – Un comité de gestionnaires de niveau 1 (catégorie ADM ou grade de lgén ou vam) coprésidé par le sous-ministre et le CEMD examine les propositions, conteste certains points et donne des instructions concernant le développement de capacités polyvalentes au sein des Forces canadiennes, y compris le Plan stratégique d'investissement dans les capacités. Pour les projets stratégiques, le CBCI élabore régulièrement un accord commun sur les concepts d'emploi ou des opérations. Après discussion, il arrive à un accord général au sujet des énoncés des besoins opérationnels et règle les questions de contenu des projets au niveau ministériel.

CGP – Le Comité de gestion du programme est composé de représentants de chaque organisation de niveau 1, réunis sous la présidence du VCEMD. Il supervise et oriente la gestion des ressources à l'échelon des projets et des activités du programme. Il aide le vice-chef d'état-major de la défense (VCEMD) à coordonner la réalisation du Programme des services de la Défense (PSD) de la façon décrite dans le Rapport sur les plans et priorités (RPP). Il donne aussi suite aux décisions prises par le sous-ministre (SM)/chef d'état-major de la Défense (CEMD) (à la réunion du Comité de gestion de la Défense ou aux réunions quotidiennes de la direction).

FS(APP) – Feuille de synthèse (Approbation préliminaire de projet) – À cette étape-ci, les solutions possibles indiquées à l'étape de la FS(ID) sont soumises à une analyse plus approfondie afin de bien connaître toutes les options et de fournir une idée plus précise du coût estimatif de la solution privilégiée. On procède également à une évaluation du coût de l'étape de la définition du projet, laquelle prend fin au moment de l'approbation du projet par le CGP, puis par le Ministre (dans les limites de son pouvoir de dépenser) ou le Conseil du Trésor (si le coût du projet dépasse le pouvoir de dépenser du Ministre). L'approbation du Ministre ou du Conseil du Trésor (selon le cas) autorise la mise en oeuvre du projet aux fins prévues, y compris les objectifs de la définition du projet et toutes les dépenses afférentes. Les ministères parrains sollicitent une APP une fois que l'on a examiné toute la portée du projet et que le coût estimatif de l'étape de la définition du projet a été établi de façon plus précise.

FS(ADP) – Feuille de synthèse (Approbation définitive de projet) – À cette étape, les besoins précis associés à l'option approuvée et l'ampleur du projet (équipement, instruction, éléments de logistique, pièces de rechange, etc.) ont été définis. On a ainsi pu établir un Plan de mise en oeuvre du projet (PMOP) et une estimation fondée des coûts de mise en oeuvre du projet. Le CGP doit encore une fois donner son approbation et soumettre le projet à l'approbation du Ministre ou du Conseil du Trésor. Voilà qui constitue l'approbation définitive du projet, y compris des objectifs (plan préliminaire), dont le centre de coûts, de l'étape de mise en oeuvre, et qui accorde le pouvoir de dépenser nécessaire à la mise en oeuvre du projet.

Les deux dernières étapes du processus sont les suivantes :

Mise en oeuvre - Elle englobe toutes les activités de gestion du projet faisant suite à l'ADP, dont l'adjudication de marchés aux fournisseurs d'équipements et de services requis. Le PMOP est exécuté dans ses moindres détails par le Bureau de projet. Les équipements sont fabriqués et livrés, et les services rendus, au MDN. Un certain nombre de facteurs, dont le nombre de pièces d'équipement, leur complexité et leur disponibilité sur le marché (le cas échéant), influent sur la durée de cette étape.

Conclusion – Cette étape comprend la réception définitive des biens ou services, leur transfert aux utilisateurs du MDN et la présentation d'un rapport d'achèvement du projet.

ANNEXE IX

Pouvoirs de dépenser des ministères

Source : Secrétariat du Conseil du Trésor, « Approbation des projets », disponibles à : http://www.tbs-sct.gc.ca/pubs_pol/dcgpubs/TBM_122/chap2-1_f.asp.

Remarque : Il s'agit d'une compilation des limites d'approbation accordées spécifiquement par le Conseil du Trésor aux ministères. Cette compilation n'est présentée qu'à titre d'information.

Ministère/Agence	Biens immobiliers		Technologie de l'information		Tout autre projet
	Général	Spécial	Nouveau	Remplacement	
Affaires indiennes et du Nord Canada	15M \$	s/o	2M \$	5M \$	1M \$
Agence canadienne de développement international	1M \$	s/o	2M \$	5M \$	1M \$
Agence canadienne d'inspection des aliments	5M \$	s/o	2M \$	5M \$	1M \$
Agence des douanes et du revenu du Canada	Exempt				
Agence spatiale canadienne	5M \$	s/o	5M \$	5M \$	5M \$
Agriculture et Agroalimentaire Canada	5M \$	15 000 \$	5M \$	10M \$	1M \$
Administration de rétablissement agricole des Prairies					
Anciens Combattants Canada	1M \$	s/o	2M \$	5M \$	1M \$
Bibliothèque nationale du Canada	1M \$	s/o	2M \$	5M \$	1M \$
Citoyenneté et Immigration Canada	1M \$	s/o	5M \$	10M \$	1M \$
Conseil national de recherches Canada	5M \$	s/o	2M \$	5M \$	5M \$
Défense nationale projets de construction	1M \$	60M \$	30M \$	30M \$	30M \$
Développement des ressources humaines Canada	1M \$	s/o	5M \$	10M \$	1M \$
Environnement Canada	2,5M \$	s/o	2M \$	5M \$	2,5M \$
Gendarmerie royale du Canada détachements et subdivisions	3M \$	5M \$	5M \$	10M \$	3M \$
Industrie Canada	1M \$	s/o	2M \$	5M \$	1M \$
Ministère des Affaires étrangères et du Commerce international (voir remarque)	1M \$		2M \$	5M \$	1M \$
- chancelleries		30M \$			
- résidences officielles		3M \$			

Parcs Canada Nouveaux Parcs nationaux, Aires marines nationales de conservation, lieux historiques nationaux	10M \$	15M \$	1M \$	3M \$	1M \$
Patrimoine canadien	1M \$	s/o	2M \$	5M \$	1M \$
Pêches et Océans Canada	20M \$	s/o	2M \$	5M \$	20M \$
Ressources naturelles Canada	5M \$	s/o	5M \$	10M \$	5M \$
Santé Canada Direction générale de la santé des Premières nations et des Inuits	1M \$	2M \$	5M \$	10M \$	1M \$
Service canadien du renseignement de sécurité	1M \$	s/o	2M \$	5M \$	1M \$
Service correctionnel Canada projets de construction	1M \$	18M \$	2M \$	5M \$	3M \$
Statistique Canada	1M \$	s/o	5M \$	10M \$	1M \$
Transports Canada	15M \$	s/o	15M \$	15M \$	15M \$
Travaux publics et services gouvernementaux Canada bureaux	5M \$	30M \$	2M \$	5M \$	1M \$
Tous les autres ministères et agences	1M \$	s/o	1M \$	3M \$	1M \$

En 1996, le Conseil du Trésor a accordé au ministre de la Défense nationale le pouvoir d'approuver des dépenses maximales de 30 millions de dollars dans le cas des projets de biens d'équipement et de 60 millions de dollars dans le cas des projets de construction. Le Ministre a délégué une autorisation de dépenser cinq millions de dollars au Sous-ministre et à trois autres cadres supérieurs, c'est-à-dire les Sous-ministres adjoints des Matériels, de la Gestion de l'information et de l'Infrastructure et l'environnement. Le pouvoir de dépenser de tous les autres gestionnaires de niveau 1 se chiffre à un million de dollars.

Le processus de planification et de gestion de la défense

Le processus actuel de planification et de gestion de la défense est inspiré des meilleures pratiques de l'OTAN et du groupe des pays de l'ABCA, soit les États-Unis (Amérique), la Grande-Bretagne, le Canada et l'Australie, ainsi que des meilleures pratiques des secteurs public et privé et de la politique « Des résultats pour les Canadiens et les Canadiennes ». Il a été conçu en 2002, en réponse à un certain nombre d'études gouvernementales mentionnées ci-dessus. Ce processus devait être dynamique, transparent et adapté à la planification axée sur les capacités. Trois « horizons » facilitent le processus de planification :

- 1^{er} Horizon - perspective à court terme de 1 à 4 ans, mettant l'accent sur le maintien et l'amélioration des capacités actuelles;
- 2^e Horizon - perspective à moyen terme de 5 à 10 ans, mettant l'accent sur le remplacement ou l'amélioration des capacités actuelles;
- 3^e Horizon - perspective à long terme de 10 à 30 ans, mettant l'accent sur l'acquisition de nouvelles capacités.

Le MDN a aussi établi un processus descendant pour l'examen des capacités existantes et l'acquisition de nouvelles capacités. Il élabore un programme à partir des directives stratégiques et des lignes directrices en vigueur, en plus de l'évaluation des capacités existantes et des menaces. Ce travail a été confié au Comité des capacités interarmées requises (CCIR) composé de militaires de haut niveau nommés au QGDN. C'est ce qui a donné le Plan stratégique d'investissement dans les capacités (PSIC), avec son annexe sur le matériel.

Le CCIR définit d'abord les grandes priorités pour passer ensuite à des projets de petite et moyenne envergure si on dispose du temps et de l'argent qu'il faut. De nombreux compromis sont nécessaires à mesure que les recommandations franchissent trois autres paliers d'approbation avant d'être soumises au Ministre qui aura souvent ses propres questions et défis.

Une fois définis, les projets traversent des phases successives de réduction des risques – Définition initiale, Approbation préliminaire de projet (APP) et Approbation définitive du projet (ADP). Les parrains, comme la Marine, l'Armée ou la Force aérienne, dirigent le projet jusqu'à son approbation définitive (ADP), après quoi la responsabilité de sa mise en œuvre est confiée au SMA, Matériel, s'il s'agit d'un projet d'équipement, ou au SMA, Infrastructure et environnement, s'il s'agit d'un projet d'infrastructure.

Le MDN ne poursuit jamais ses projets seul. Des premières étapes jusqu'à l'approbation définitive du projet, les représentants du MDN travaillent en collaboration avec le Bureau du Conseil privé aux grands projets de l'État qui, par définition, doivent être approuvés par le Cabinet. Le MDN travaille aussi avec le Conseil du Trésor à l'obtention des approbations et à la gestion des risques.

ANNEXE X

L'utilité des sous-marins canadiens de la classe Victoria

EXTRAIT du rapport du Comité permanent de la défense nationale et des anciens combattants de la Chambre des communes sur l'acquisition par le Canada de sous-marins de la classe Victoria, CHAPITRE 2 : UNE BONNE AFFAIRE POUR LES CANADIENS?, avril 2005. Disponible à :

<http://www.parl.gc.ca/infocomdoc/Documents/38/1/parlbus/commbus/house/report/s/nddnrp01/03-cov2-f.htm>.

Arguments en faveur de l'acquisition

Près de quatre ans après que le *Livre blanc sur la défense de 1994* ait plus ou moins donné le feu vert au remplacement des Oberon et trois ans après que M. Collenette ait fait sa présentation au Cabinet en 1995, le Cabinet a enfin approuvé l'acquisition des Upholder. Les Canadiens sont par malheur habitués à attendre longtemps les décisions du gouvernement concernant l'acquisition de matériels militaires, mais le délai de trois ans avant de connaître la décision du Cabinet concernant les sous-marins compte parmi les pires exemples. Il est surpassé seulement par les délais mis à remplacer les hélicoptères Sea King. N'oublions pas qu'en 1995, il s'était écoulé près de 10 ans de planification et de préparation avant que le projet de sous-marins n'atteigne l'étape de la signature des contrats. Qu'on estime ce matériel nécessaire ou non, il est frustrant de voir, après tant de temps et d'effort consacrés à préparer l'acquisition d'un matériel, une question d'opportunité politique décider du moment où les militaires canadiens pourront s'en servir. De toute façon, le Comité espère que les mesures que le sous-ministre adjoint (Matériels) nous a dit avoir été prises écourteront et rendront plus efficient le processus d'acquisition¹²⁸.

Pour ce qui est de la pertinence des capacités qu'offrent les sous-marins dans un monde en mutation rapide, le long chemin ayant mené à la décision d'acquérir les Upholder soulève plusieurs questions concernant le processus décisionnel. Le Comité mixte spécial et le *Livre blanc sur la défense de 1994* ont apporté leur

¹²⁸ *Témoignages*, réunion n° 21, 17 février 2005.

appui mitigé au maintien de la capacité sous-marine du Canada du moment que ce soit au coût le plus faible¹²⁹. Le gouvernement hésitait tout de même à poursuivre le processus d'acquisition à cause des effets possibles sur l'opinion publique plus que des changements intervenus dans le contexte international. Entre-temps, la Marine semblait déterminée à maintenir une capacité sous-marine à tout prix. S'il fallait pour cela racheter les Upholder britanniques, quelles que soient leurs qualités et leurs déficiences, c'était considéré comme la seule option. Comme l'a fait remarquer M. Richard Gimblett, chercheur attaché au Centre for Foreign Policy Studies de l'Université Dalhousie, une marine dotée de plusieurs types de plates-formes (navires de surface, sous-marins, navires de patrouille côtière) offre au gouvernement une variété d'options dès que le Canada est appelé à contribuer aux opérations multinationales occasionnées, par exemple, par une crise sécuritaire internationale.¹³⁰ Dans certaines opérations, lorsqu'il s'agit par exemple d'appliquer les sanctions imposées par les Nations Unies à un État voyou, les navires de surface sont tout désignés pour intercepter et inspecter des navires de charge; dans d'autres, la surveillance furtive par des sous-marins d'unités navales qui posent une menace pour les forces coalisées est mieux indiquée. Le large éventail de capacités ainsi mis à disposition cadre avec l'engagement déclaré dans le *Livre blanc sur la défense de 1994* de fournir des forces plurifonctionnelles aptes au combat.

Certains soutiennent donc que, malgré le temps mis à obtenir l'approbation du Cabinet et les retards du projet, le Canada a fait une bonne affaire en achetant les quatre sous-marins de classe Upholder. Les anciens ministres de la Défense nationale qui ont témoigné devant le Comité et d'autres personnes maintiennent qu'un pays comme le Canada, dont le littoral est étendu et qui dépend du transport maritime pour une bonne part de son commerce international, doit se doter de forces maritimes aux capacités multiples. Le sous-marin passe pour un élément polyvalent des forces maritimes à cause de son aptitude à surveiller de façon furtive la présence de sous-marins étrangers à proximité des eaux territoriales ou l'activité de bateaux de pêche étrangers et d'autres embarcations éventuellement préjudiciables aux ressources et aux intérêts nationaux. Il représente également l'arme la plus efficace dans les opérations de lutte anti-sous-marine, puisqu'il opère dans le même environnement que les intrus qu'il pourchasse. La seule existence d'une flotte sous-marine est considérée comme un moyen de dissuasion

¹²⁹ La contribution parlementaire a pris la forme du rapport majoritaire du Comité mixte spécial sur la politique de défense du Canada bien que, comme il a été noté au chapitre 1, le Bloc Québécois ait publié un rapport dissident. Le Comité mixte spécial de 1994 était composé de députés du Parti libéral, du Parti réformiste et du Bloc Québécois et de sénateurs libéraux et progressistes-conservateurs

¹³⁰ *Témoignages*, réunion n° 20, 15 février 2005

efficace contre toute activité pouvant être menée dans les eaux du Canada, dont celles de ses régions nordiques, par des pays désireux de contester sa souveraineté et d'entraver son aptitude à protéger ses ressources naturelles et son environnement. Les occasions où le sous-marin a été employé pour surveiller des bateaux étrangers et recueillir des données sur la surpêche et les autres activités illégales auxquelles ils peuvent se livrer comme l'opération Embuscade de 1993, où un navire de classe Oberon a localisé des dragueurs à pétoncles américains dans les eaux du Banc Georges et surveillé leurs activités, sont citées comme preuve de la valeur du sous-marin comme moyen de surveillance en temps de paix.

N'empêche que le sous-marin est essentiellement un système apte au combat et, comme l'ont fait remarquer des analystes de défense comme Martin Shadwick et Richard Gimblett, il peut contribuer puissamment à protéger les navires de guerre canadiens qui participent loin du Canada à des opérations sécuritaires internationales. Les opérations navales multinationales menées par le passé dans la mer d'Arabie et la mer Adriatique, y compris à l'appui d'opérations de maintien de la paix, assuraient la surveillance de sous-marins étrangers qui menaçaient ou gênaient les manœuvres des navires alliés. Certains experts font observer que, même si les sous-marins du Canada ne faisaient pas partie d'une opération internationale, les forces aériennes et navales du Canada, des États-Unis et d'autres alliés pourraient éventuellement s'en servir pour s'entraîner à la guerre anti-sous-marine avant le déploiement de la force opérationnelle coalisée dans une région troublée de la planète. En fait, certains témoins ont affirmé que les militaires américains avaient envoyé des messages d'appui à l'acquisition de sous-marins par le Canada étant donné qu'ils pourraient participer à des exercices d'entraînement avec les forces navales américaines. La Marine américaine se sert de sous-marins à propulsion nucléaire mais, selon plusieurs analystes de défense, elle reconnaît que les sous-marins diesel-électriques peuvent menacer sérieusement sa flotte de surface, notamment dans les opérations littorales. Elle considère donc les exercices d'entraînement avec des sous-marins diesel-électriques étrangers comme un excellent moyen de parfaire les compétences des équipages d'aéronefs patrouilleurs et de navires de surface. Les partisans de l'acquisition des sous-marins citent comme preuve que les sous-marins constituent un élément nécessaire de toute flotte militaire équilibrée leur valeur dans la guerre anti-sous-marine et la puissance de feu qu'ils peuvent dégager au cours des opérations de lutte contre le trafic maritime. Le fait que beaucoup de pays, petits et grands, les utilisent a aussi été invoqué à l'appui du projet d'acquisition. On a également fait état de la présence d'un grand nombre de sous-marins partout dans le monde pour illustrer la

gravité de la menace à laquelle les navires de surface canadiens et alliés pourraient être exposés au cours d'opérations multinationales.¹³¹

Parmi ceux qui estiment que les sous-marins constituent un élément important de toute force plurifonctionnelle apte au combat, certains pensent que l'acquisition de cette capacité à un prix favorable prouve que c'était une bonne affaire. La location avec option d'achat prévue dans le contrat passé entre le Canada et le Royaume-Uni le 2 juillet 1998 ne devait pas coûter plus de 750 millions de dollars, somme relevée à 812 millions compte tenu de l'inflation.¹³² Donc, pour quelque 800 millions de dollars, le Canada a obtenu quatre sous-marins relativement neufs de classe Upholder d'une conception perfectionnée que certains experts en défense et officiers de Marine comparent favorablement aux sous-marins similaires utilisés par des marines partout dans le monde. Le Upholder a un rayon d'action suffisant pour opérer pendant de longues périodes dans les eaux canadiennes ou à proximité ou pour entreprendre de longs déploiements dans les océans du monde de manière à pouvoir intervenir dans des points chauds éloignés. Comme l'a fait remarquer M. Gimblett, certains autres types de sous-marin diesel-électrique offerts sur le marché sont conçus plutôt pour les opérations côtières et, comparés au Upholder, ne répondraient pas à bon nombre des exigences du Canada en matière d'opérations sous-marines.¹³³

Les partisans de l'acquisition font remarquer que le Canada a obtenu l'importante capacité sous-marine que procurent les Upholder pour une fraction de ce qu'il lui en aurait coûté pour acheter des sous-marins neufs à un chantier naval étranger ou les faire construire au pays par une entreprise ou un consortium d'entreprises canadiennes. Il a souvent été question pendant les réunions du Comité de la solution retenue par l'Australie, à savoir le choix d'une coque de conception étrangère, en l'occurrence suédoise, la construction en Australie et la conception et la fabrication par des entreprises australiennes de l'équipement électronique et autre, avec tous les problèmes d'intégration qui s'en sont suivis. Comme au Canada, l'acquisition de sous-marins est très controversée en Australie, mais pour des raisons différentes. L'Australie a fait construire six sous-marins de classe Collins à un coût total de plus de 5 milliards de dollars australiens, mais les dépenses prévues pour 2003-2004 comprenaient 773,7 millions de dollars

¹³¹ La guerre anti-sous-marine reste une importante capacité de l'OTAN comme le montre l'exercice Noble Marlin 05 auquel ont participé en Méditerranée en mars 2005 des navires, des sous-marins et des aéronefs de dix pays de l'OTAN dont le Canada.

¹³² Le coût de certains projets liés aux sous-marins a récemment été ajouté au coût d'acquisition et le Conseil du Trésor a approuvé un nouveau plafond de 897 millions de dollars pour le Programme de prolongation de la durée de vie des sous-marins, comme on verra plus loin dans ce chapitre.

¹³³ *Témoignages*, réunion n° 20, 15 février 2005.

australiens en travaux supplémentaires nécessaires pour corriger les lacunes relevées dans les essais initiaux et dans un rapport du gouvernement australien.¹³⁴ En fait, l'Australie reçoit aussi de la Marine américaine une aide pour rectifier certains des problèmes. Ainsi, l'Australie a acquis six sous-marins neufs pour près d'un milliard de dollars australiens pièce tandis que le Canada en a acquis quatre relativement neufs pour 800 millions de dollars.¹³⁵ Pour les défenseurs de l'acquisition des Upholder, leur prix modeste comparé aux sommes importantes que paient l'Australie et d'autres pays pour faire construire des sous-marins souligne les avantages de l'affaire. On se sert également des problèmes rencontrés par les Australiens pour faire ressortir les écueils que peut comporter la construction de sous-marins et la complexité de la technologie sous-marine ne serait-ce que pour rappeler que les problèmes du Canada avec ses sous-marins ne sont pas uniques.

L'acquisition des Upholder est jugée favorablement par ses défenseurs même si ces sous-marins ont une aptitude très limitée à opérer sous les vastes étendues de glace dans les eaux nordiques du Canada. Quand les sous-marins canadianisés de classe Victoria seront pleinement opérationnels, ils renforceront dans une certaine mesure la présence militaire canadienne limitée dans les eaux de l'Arctique. Ce pourrait être particulièrement important dans le passage du Nord-Ouest où la souveraineté canadienne risque d'être sérieusement contestée dans les décennies à venir par des pays qui considèrent le passage comme une route de navigation internationale. La navigation dans le passage est censée augmenter un jour parce que le réchauffement de la planète aura sans doute pour effet de réduire l'étendue des glaces et la période pendant laquelle elles bloquent la navigation. Bien que les sous-marins diesel-électriques comme le Victoria canadianisé puissent opérer sous les lisières de la couche de glace, ils ne peuvent pas s'aventurer trop loin sous la calotte polaire sans courir de risques croissants. On fait beaucoup de recherche, notamment au Canada, sur les piles à combustible et les autres sources d'énergie pouvant servir à des systèmes de propulsion anaérobie adaptés aux sous-marins. Le vice-amiral (ret) Cairns a confirmé qu'on a entrepris la recherche sur la propulsion anaérobie au début des années 1990 alors que la Marine cherchait à remplacer les Oberon après l'annulation de l'achat proposé de sous-marins à propulsion nucléaire.¹³⁶ Cependant, même si la propulsion anaérobie se développait au point

¹³⁴ Le premier sous-marin de classe Collins a été commandé en 1996 et le sixième en 2003, mais ce n'est qu'en mars 2004 que la Royal Australian Navy a accepté la « décharge opérationnelle » des six navires. Cela veut dire qu'ils peuvent être utilisés opérationnellement tout en subissant des travaux destinés à corriger certaines des déficiences.

¹³⁵ Le dollar australien a actuellement presque la même valeur que le dollar canadien.

¹³⁶ *Témoignages*, réunion n° 6, 1^{er} novembre 2004.

de pouvoir être installée dans les sous-marins canadienisés de classe Victoria, ce qui pourrait être envisagé dans les années à venir, les navires disposeraient toujours d'une aptitude très limitée à opérer sans danger sous des eaux recouvertes de glace.¹³⁷

Arguments contre l'acquisition des sous-marins

Tandis que certains considèrent comme un avantage l'aptitude limitée des sous-marins de classe Victoria à opérer sous les glaces et la possibilité de l'améliorer quelque peu par un système de propulsion anaérobie, d'autres y voient une autre indication de leur valeur contestable. Ils ne sont pas convaincus que le Canada a besoin de sous-marins et de leur aptitude limitée à opérer sous les glaces avec ou sans propulsion anaérobie. De toute façon, ils ne considèrent pas les sous-marins comme un moyen important pour le Canada d'affirmer sa souveraineté dans les eaux nordiques. Ils soutiennent que l'affirmation de souveraineté exige une présence militaire visible dans le Grand Nord et que le Canada n'a guère avantage à posséder des sous-marins qui, de toute manière, opéreraient la plupart du temps sous l'eau et hors de vue. Ils croient que les plates-formes visibles comme le navire de surface et l'aéronef manifestent plus efficacement la capacité du Canada à surveiller ce qui se passe dans ses eaux encore qu'ils s'inquiètent de l'insuffisance actuelle des ressources des Forces canadiennes dans les régions nordiques.

Les partisans de l'acquisition répliquent que le simple fait que le Canada possède des sous-marins force les marines des autres pays à l'aviser quand leurs sous-marins doivent passer dans ses eaux ou à proximité, afin d'éviter les collisions entre sous-marins canadiens et étrangers. En étant au courant de la présence de sous-marins étrangers dans ses eaux, le Canada se trouve mieux à même d'assurer sa souveraineté sur son territoire. Cependant, certains critiques ne sont pas convaincus que le Canada doive faire partie du club des pays possesseurs de sous-marins simplement pour être informé du déploiement de sous-marins étrangers à proximité de ses eaux. Au demeurant, selon eux, de nouvelles technologies comme le véhicule aérien sans pilote (UAV) pourraient améliorer nos capacités de surveillance sur de vastes étendues de nos eaux territoriales pour peut-être moins que les frais d'acquisition et de fonctionnement des quatre sous-marins. Cependant, certains analystes de défense comme le professeur Shadwick

¹³⁷ L'installation d'un système de propulsion anaérobie pourrait obliger à percer la coque du sous-marin pour y ménager une prise ou un prolongement renfermant une pile à combustible ou autre source d'énergie semblable, puis à ressouder le tout. Les tests et les installations semblables effectués dans certains pays montrent que c'est faisable.

avertissent que la technologie de l'UAV en est encore à ses balbutiements et qu'il y a encore beaucoup à faire pour améliorer ses capacités de surveillance.¹³⁸

De toute façon, les critiques du projet d'acquisition mettent en question la mesure dans laquelle les sous-marins étrangers posent une menace pour les intérêts du Canada, que ce soit près de ses côtes ou au loin lorsque des navires canadiens participent à des forces multinationales. Comme l'a déclaré Peter Langille, il y a peut-être eu des sous-marins soviétiques dans les eaux canadiennes ou à proximité pendant la guerre froide, mais la menace sous-marine n'est pas aussi grande aujourd'hui.¹³⁹ En outre, les critiques croient que le navire de surface et l'aéronef de patrouille maritime ont des capacités de guerre anti-sous-marine suffisantes pour détecter des sous-marins étrangers dans les eaux canadiennes ou dans la zone d'opérations d'une force navale multinationale. À leur avis, le Canada n'a pas besoin de sa propre flotte de sous-marins pour détecter les intrus dans ses eaux, et que les forces navales multinationales peuvent s'en remettre au besoin à la protection des sous-marins de pays alliés. Ils jugent insuffisants les arguments présentés pour démontrer la valeur des sous-marins dans la surveillance des bateaux de pêche étrangers et des autres navires se trouvant en eaux canadiennes. Ils concluent que le Canada aurait pu décider de ne pas remplacer les vieux Oberon et éviter de la sorte toutes les implications du maintien d'une capacité sous-marine, y compris les frais de fonctionnement des sous-marins qui s'ajoutent à ceux de la flotte de surface, de l'infrastructure complexe et du système d'entraînement nécessaires pour assurer leur sûreté d'exploitation. Certains vont jusqu'à proposer que, pour faire la part du feu, si on peut dire, le Canada devrait abandonner complètement les opérations sous-marines et se défaire des quatre sous-marins achetés au Royaume-Uni.

Certains critiquent l'acquisition des sous-marins parce qu'ils ont une autre conception de ce que devraient être les priorités de défense du Canada. Ils en contestent l'utilité compte tenu des nombreuses sollicitations auxquelles les Forces canadiennes ont dû faire face au cours des 10 dernières années en termes de participation aux missions de maintien de la paix. Une partie sinon la totalité des fonds consacrés à l'acquisition des sous-marins, même s'ils sont inférieurs à ce qu'aurait coûté leur construction au Canada, auraient pu être mieux employés, soutiennent-ils, à affecter plus de soldats canadiens aux opérations de maintien de la paix et à assurer le soutien naval et aérien de ces opérations. D'autres estiment qu'on aurait mieux servi les intérêts du Canada et de la communauté internationale

¹³⁸ *Témoignages*, réunion n° 19, 10 février 2005.

¹³⁹ *Témoignages*, réunion n° 20, 15 février 2005.

en achetant des véhicules de combat ou des aéronefs de transport lourd essentiels au succès des opérations de maintien de la paix. Un certain nombre de critiques soutiennent que les coupes sombres opérées dans les budgets de la défense pendant les années 1990 ont mis en péril les capacités terrestres, aériennes et navales des Forces canadiennes. De leur point de vue, la question n'est pas de savoir s'il aurait mieux valu pour le Canada d'acheter des transports de troupes blindés. Elle est plutôt de savoir si les dépenses militaires suffisent à fournir aux Forces canadiennes toutes les capacités dont elles estiment avoir besoin pour remplir leurs engagements et si les lignes directrices de politique sont assez claires pour les guider dans la sélection des matériels.

ANNEXE XI
Déploiement de la DART au Pakistan

Opération PLATEAU
Équipe d'intervention en cas de catastrophe
des Forces canadiennes

Déploiement dans le Nord du Pakistan
Octobre/novembre 2005

(Plan d'intervention en situation de crise)



Op PLATEAU

**Canadian Forces
Disaster Assistance Response Team**

Deployment to Northern Pakistan

October/November - 2005

(Crisis Response Planning Process)



SÉQUENCE DE LA PLANIFICATION STRATÉGIQUE

Opération PLATEAU – Préparation

Préparation

Orientation

Définition des options

Décision

Élaboration d'un plan

Exécution

Le 8 octobre 2005, un tremblement de terre de magnitude 7,6 à l'échelle de Richter frappe le Pakistan et l'Inde. L'épicentre se trouve près de Muzaffarabad, dans le Nord du Pakistan.

Le GDC reconnaît immédiatement le désir de la nation d'apporter une aide humanitaire aux victimes de la catastrophe.

**Le gouvernement commence à élaborer une stratégie d'intervention. L'approche à multiples facettes adoptée inclut l'éventuel engagement des FC.
(9 octobre 2005)**

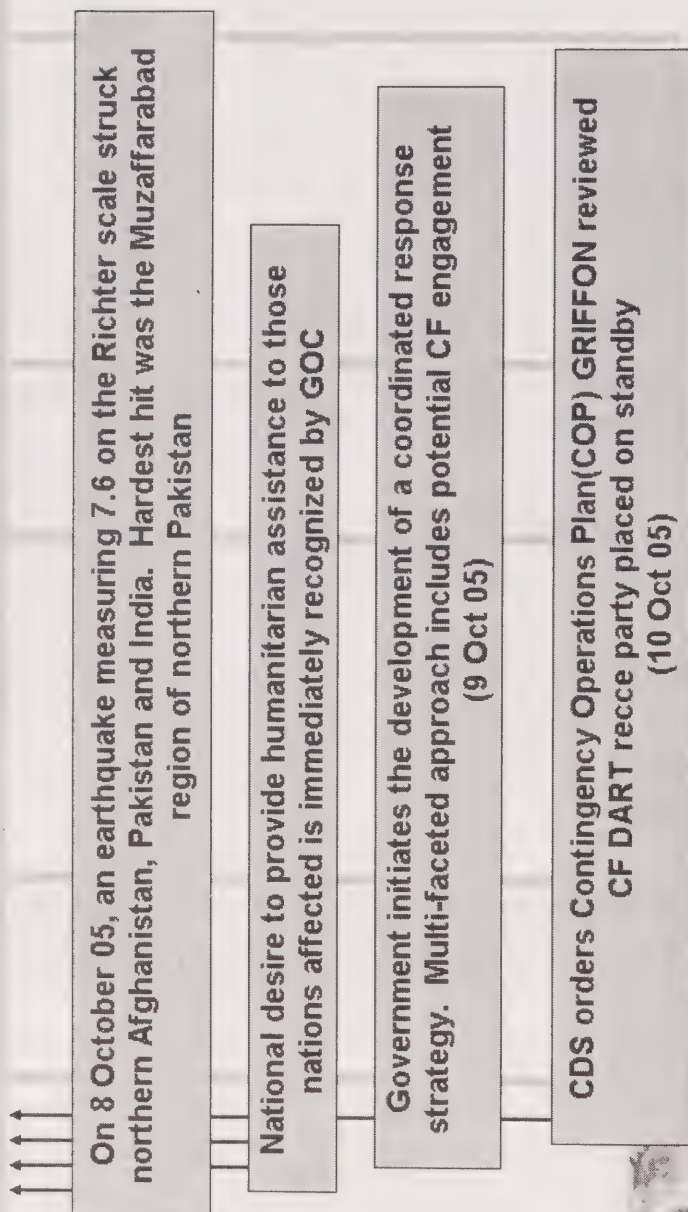
**Le CEMD ordonne l'examen d'un plan de contingence opérationnel (PCO) GRIFFON et une équipe de reconnaissance de la DART se tient en attente.
(10 octobre 2005)**



STRATEGIC PLANNING SEQUENCE

Op PLATEAU - Initiation

Initiation Orientation COA Development Decision Plan Development Execution



2

3

4

5

6

Canada²

Excellence in operations



SÉQUENCE DE LA PLANIFICATION STRATÉGIQUE

Opération PLATEAU – Orientation

Préparation

Orientation

Définition des options

Décision

Élaboration d'un plan

Exécution

L'équipe de reconnaissance multidisciplinaire dirigée par AEC – y compris des représentants de la DART et de l'ACDI – part pour la région touchée le 12 octobre et arrive à Islamabad le 14 octobre.

Le détachement précurseur et le gros des équipes de la DART préparent le terrain.

(12 au 14 octobre 2005)

Un ordre d'avertissement de la DART est donné le 12 octobre.

Un guide initial de la planification de la défense des FC est émis. (13 octobre 2005)

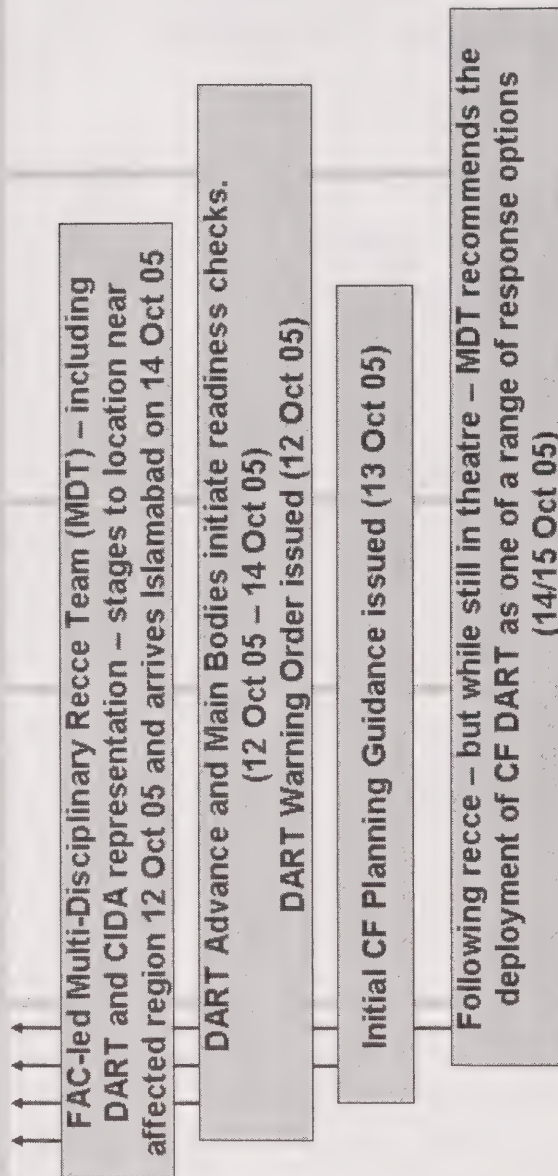
Après la mission de reconnaissance, l'équipe multidisciplinaire – toujours sur le terrain – recommande le déploiement de la DART parmi les interventions possibles.

(14 et 15 octobre 2005)



STRATEGIC PLANNING SEQUENCE Op PLATEAU - Orientation

Initiation Orientation COA Development Decision Plan Development Execution



6
Canada³

5
4

3
Excellence in operations

SÉQUENCE DE LA PLANIFICATION STRATÉGIQUE

Opération PLATEAU – Définition des options

Préparation

Orientation

Définition des options

Décision

Élaboration d'un plan

Exécution

Examen et évaluation du PCO GRIFFON à la lumière du rapport de l'équipe de reconnaissance de la DART

Vérifications d'état-major

(14 octobre 2005)

Examen du concept de l'opération proposée (CONOPS)

(14 octobre 2005)

Briefing de décision du CEMD

(14 octobre 2005)

Le premier ministre annonce l'intention du gouvernement de déployer la DART dans la région touchée.

(14 octobre 2005)



STRATEGIC PLANNING SEQUENCE Op PLATEAU – COA Development

Initiation Orientation COA Development Decision Plan Development Execution

COP GRIFFON reviewed and assessed in light of DART recce team report. Staff checks completed (14 Oct 05)

CONOPS for proposed operation reviewed (14 Oct 05)

Decision Brief to CDS (14 Oct 05)

Prime Minister announces Government intention to deploy DART in affected region (14 Oct 05)

2

3

4

5

6

Canada

Excellence in operations



SÉQUENCE DE LA PLANIFICATION STRATÉGIQUE

Opération PLATEAU – Élaboration d'un plan

Préparation

Orientation

Définition des options

Décision

Élaboration d'un plan

Exécution

Examen et approbation du concept de l'opération
(14 octobre 2005)

Approbation par le CEMD de la mise en œuvre du PCO GRIFFON – Déploiement de la DART
(14 octobre 2005)

Ordre de mise en œuvre du CEMD pour le PCO GRIFFON – déploiement de la DART dans le Nord du Pakistan – préparation de l'Opération PLATEAU
(14 octobre 2005)



STRATEGIC PLANNING SEQUENCE Op PLATEAU – Plan Development

Initiation Orientation COA Development Decision Plan Development Execution

CONOPS reviewed and approved
(14 Oct 05)

CDS approves implementation of COP
GRIFFON - Deployment of DART
(14 Oct 05)

CDS Implementation Order for COP GRIFFON -
deployment of DART into Northern Pakistan -
Operation PLATEAU prepared
(14 Oct 05)

2

3

4

5

6

Canada

Excellence in operations

SÉQUENCE DE LA PLANIFICATION STRATÉGIQUE

Opération PLATEAU – Examen du plan

Préparation

Orientation

Définition des options

Décision

Élaboration d'un plan

Exécution

Ordre de mise en œuvre 800 du CEMD (PCO GRIFFON) 009/2005
– Opération PLATEAU
Émis le 14 octobre 2005

Arrivée du détachement précurseur de la DART (16 octobre 2005)

Arrivée du gros de l'équipe 1 de la DART (18 octobre 2005)

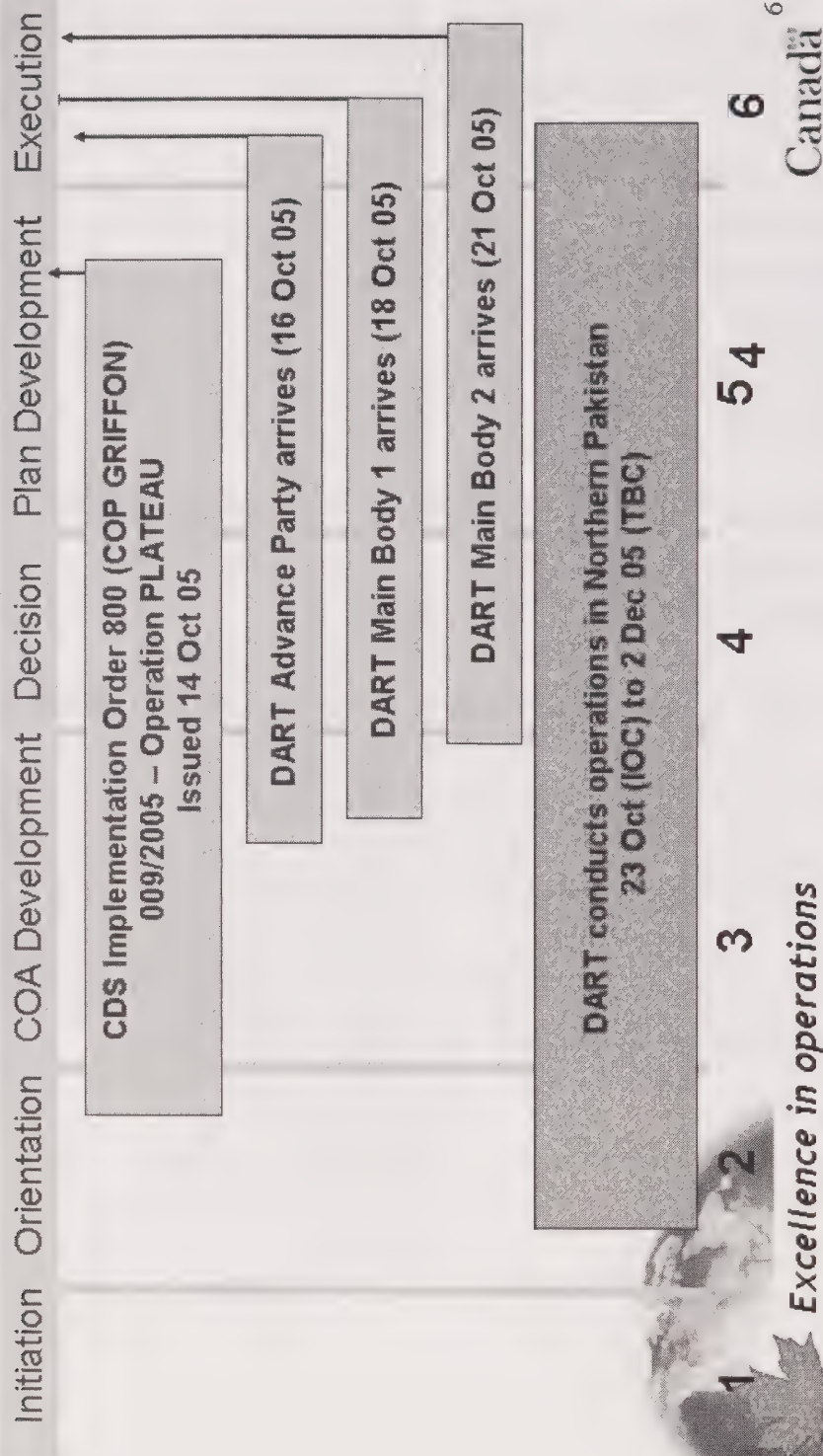
Arrivée du gros de l'équipe 2 de la DART (21 octobre 2005)

Opérations de la DART dans le Nord du Pakistan
23 octobre (IOC) au 2 décembre (AC)



STRATEGIC PLANNING SEQUENCE

Op PLATEAU – Plan Review



Conclusions

- Le processus de planification des effectifs des FC – de l'indication initiale d'une éventuelle mission à la délivrance d'un ordre de mise en œuvre du CEMD – a nécessité moins de cinq jours. (9 au 14 octobre 2005)
- En cas de catastrophe pour l'humanité, il est essentiel que des militaires soient rapidement déployés sur le terrain pour évaluer la situation afin qu'une décision puisse être prise en toute connaissance de cause.
- La clé du succès aura été l'engagement précoce de tous les intervenants – non seulement de hauts fonctionnaires d'AEC, de l'ACDI et du MDN, mais aussi d'éléments des FC nécessaires à l'exécution de la mission.



Conclusions

- The CF staff planning process – from the initial indication of a potential mission to the issuing of the CDS Implementation Order – took less than five days (9 Oct to 14 Oct 05).
- In a humanitarian disaster, “boots on the ground” early are critical to securing the situational awareness required to support the decision-making process.
- Key to success was early engagement of all stakeholders – not only senior staff at FAC, CIDA and DND but also CF elements that would be required to execute the mission.



Excellence in operations

Canada⁷

ANNEXE XII

Glossaire

Voici à quoi correspondent les acronymes ci-dessous utilisés dans le rapport :
apparaissant dans le rapport :

APARRP	Analyse de la production, de l'attrition, du recrutement et de la rétention
ASA	Absent sans autorisation
BPR	Bureau de première responsabilité
CC	Commandement de composante
DBPP	Directeur – Besoins de production de personnel
DCAD	Directeur – Cadets
DGPPP	Directeur général – Politique de production de personnel
DIRHG	Directeur – Gestion de l'information des ressources humaines
D Rés	Directeur – Réserves
DTCSP	Directeur – Traitement des comptes, soldes et pensions
EFA	Effectif en formation avancée
EFE	Effectif en formation élémentaire
ESUS	Effectif en stage universitaire subventionné
GI	Gestion de l'information
GSSFC	Groupe des services de santé des Forces canadiennes
LEPND	Liste des effectifs du personnel non disponible
LOG	Liste des officiers généraux
MAT	Matériel
RSD	Réserve supplémentaire disponible
RSP	Rapport de situation prévue
SSRR	Système de solde révisé de la Réserve
STATSAN	Statistiques annuelles

14^e Escadre : L'escadre de la Force aérienne située à Greenwood (N.-É.). Cette escadre offre des capacités de patrouille maritime et de recherche et de sauvetage dans la région de l'Atlantique.

Antonov AN-124 : Gros avion de transport stratégique de l'ère soviétique. Plusieurs de ces appareils sont maintenant utilisés à des fins commerciales et sont parfois nolisés par les FC à l'appui des opérations outre-mer.

« **Approuver un aéronef** » : Certifier que les travaux de maintenance exécutés sur l'aéronef sont satisfaisants et que l'appareil est prêt à voler.

Arcturus : Nom canadien de l'appareil Lockheed P-3, dépourvu d'équipement de guerre anti-sous-marine, qui est utilisé pour l'entraînement et les patrouilles maritimes de surface. Les deux appareils encore en usage au sein des FC seront retirés du service en 2007.

Armées : Ce terme désigne les composantes navale, terrestre et aérienne des Forces canadiennes.

Aurora : Nom canadien de l'avion de patrouille maritime Lockheed P-3, utilisé pour effectuer des patrouilles maritimes de surface et de guerre anti-sous-marine. Dix-huit de ces appareils sont en service dans les FC.

Base : Lieu aménagé pour loger des unités des Forces canadiennes. On y trouve généralement des infrastructures (logements, hangars, garages, pistes, etc.) et une organisation offrant un éventail complet de services de soutien aux unités sur place.

BFC – Base des Forces canadiennes : Voir le mot « base » ci-dessus.

Boeing 707 : Avion de ligne désuet qui n'est plus utilisé par les FC. Il a été remplacé par l'Airbus A-310 (*Polaris*).

Buffalo : Bimoteur de transport léger utilisé par les FC pour mener des opérations de recherche et de sauvetage dans les montagnes de la côte ouest. Six des 15 appareils achetés par les FC sont encore en service, en attendant l'acquisition d'un appareil de remplacement.

Cadence des opérations : Cadence des opérations se rapporte généralement aux activités à l'échelon de l'unité tandis que cadence du personnel se rapporte à l'activité des individus.

Canadianisation : L'action de remplacer l'équipement à bord des sous-marins Victoria de fabrication britannique par de l'équipement déjà utilisé dans les navires canadiens ou compatibles avec eux.

CANFORGEN : Message général des Forces canadiennes.

CC-130 *Hercules* : Avion-cargo militaire pourvu de quatre moteurs en service dans les Forces canadiennes depuis les années 1960. Les FC en comptent encore trente-deux.

CH-148 : Indicatif canadien attribué au nouvel hélicoptère maritime qui prendra la relève du *Sea King*.

Challenger : Petit avion à réaction affecté au transport des passagers. Quatre de ces appareils sont utilisés par le service de vols pour les cadres du gouvernement, afin d'assurer le transport des hauts fonctionnaires, et deux par la Force aérienne, pour le transport léger et l'évacuation sanitaire. Tous les appareils sont pilotés par des membres de la Force aérienne et leur maintenance est assurée par Transports Canada.

Chasse aux mines : Repérage et neutralisation de mines au moyen d'appareils destinés à enlever ou à détruire les mines ou à produire les conditions nécessaires pour les faire exploser.

Chef d'état-major de la Défense : Le Chef d'état-major de la Défense est nommé par le Gouverneur en conseil sur l'avis du Premier ministre. Le CEMD entretient aussi une relation spéciale avec le Gouverneur général, qui, en tant que représentant de la Reine au Canada, exerce pratiquement tous les pouvoirs conférés à celle-ci en vertu de la Constitution, et agit par conséquent à titre de commandant en chef des Forces canadiennes (FC). Il y a donc officiellement, bien que cela ne se reflète évidemment pas dans la pratique, une chaîne de commandement directe qui part du chef d'État et unit le CEMD, tous les officiers qui détiennent le brevet décerné par la Reine et, par l'entremise de ces derniers, tous les membres des Forces canadiennes. Le Chef d'état-major de la Défense est chargé du commandement, du contrôle et de l'administration des Forces canadiennes, et conseille le Ministre sur toutes ces questions y compris les besoins et les capacités militaires, les options et les conséquences possibles du fait d'entreprendre ou non diverses activités militaires. Au besoin, le Chef d'état-major de la Défense conseille directement le Premier ministre et le Cabinet sur des développements militaires importants. Le CEMD est par conséquent le principal conseiller militaire du gouvernement dans son ensemble. Le Chef d'état-major de la Défense met en application les décisions du gouvernement touchant les Forces canadiennes en promulguant les ordonnances et les instructions appropriées. Le CEMD doit rendre compte au Ministre de la conduite des activités des FC, ainsi que de l'état des

Forces et de leur capacité de remplir les engagements et les obligations de nature militaire pris par le gouvernement.

Chef du Renseignement de la Défense : Un officier militaire au grade de major-général qui fournit des services de renseignement au MDN et aux FC aux fins de la planification de la défense et des opérations militaires, et du soutien à d'autres ministères ou organismes en cas de situations liées à la sécurité du Canada.

Chinook : Gros hélicoptère birotor servant généralement au transport de l'équipement, des troupes et des approvisionnements dans un théâtre d'opérations. Ne compte plus dans l'inventaire des FC.

COMFEC : Selon la nouvelle structure des Forces canadiennes (FC), le Commandement de la Force expéditionnaire du Canada (COMFEC) est le commandement unifié responsable de toutes les opérations internationales des FC, à l'exception de celles relevant exclusivement du Groupe des opérations spéciales (GOS). Semblable à la chaîne de commandement intégrée établie sous le Commandement Canada (Canada COM) – l'état-major opérationnel des FC responsable des missions nationales, le COMFEC réunira sous un seul commandement opérationnel les ressources maritimes, terrestres et aériennes permettant de réaliser des missions de secours humanitaire, de paix ou de combat partout où elles seront nécessaires sur la scène internationale. Établi à Ottawa, le COMFEC aura également la responsabilité d'élaborer les normes de l'instruction intégrée et de la reconnaissance professionnelle des forces assignées. Les unités et les effectifs choisis pour une affectation à l'étranger recevront donc toute la formation nécessaire et seront dûment prêtes à servir.

Comité d'examen des dépenses : Créé en 1993, ce comité du cabinet est responsable de l'examen de toutes les dépenses fédérales. Il est placé sous la responsabilité du président du Conseil du Trésor et est formé de ministres influents. Il a pour mandat de s'assurer que les dépenses du gouvernement sont contrôlées, qu'elles sont effectuées de façon responsable, qu'elles correspondent aux priorités des contribuables et que l'argent de ces derniers est investi judicieusement afin d'obtenir des résultats.

Commandement Canada : Le Commandement Canada est le quartier général opérationnel à partir duquel les FC mèneront leurs opérations nationales, le Canada y étant considéré comme une zone d'opérations. D'ici 24 mois, le COMCAN regroupera six forces opérationnelles interarmées régionales au Canada. La création du commandement Canada signifie que pour la première fois, les

commandants nationaux et régionaux seront responsables des ressources maritimes, terrestres et aériennes se trouvant dans leur zone de responsabilité régionale à l'appui des opérations nationales et auront l'autorité de les déployer. Le quartier général du Commandement Canada sera situé à Ottawa, mais pas au quartier général de la Défense nationale, au 101, promenade du Colonel-By.

Commandement et contrôle : Recueillir, analyser et communiquer les renseignements; planifier et coordonner les opérations; fournir les moyens nécessaires pour diriger les forces de manière à remplir les missions.

Compressions asymétriques : Les réductions de personnel beaucoup plus importantes, en pourcentage, qu'a dû effectuer la Force aérienne, pour diverses raisons, par rapport aux deux autres armes.

Contre-ingérence : Opération visant à déceler et à neutraliser toute menace contre la sécurité résultant des activités des services de renseignement, d'organisations ou d'agents se livrant à l'espionnage, au sabotage, à la subversion ou au terrorisme.

Coût de remplacement des biens immobiliers (CRBI) : Mesure objective de la valeur des biens immobiliers, à l'exception des terrains, il s'agit du coût estimatif de remplacement d'un bien immobilier par un nouveau bien de même nature, construit en fonction des normes contemporaines et devant servir aux mêmes fins et offrir la même capacité que le bien qu'il remplace.

Cormorant : Nouvel hélicoptère de recherche et de sauvetage dont se sont équipées les FC au cours des cinq dernières années. Quinze de ces appareils sont en service dans les bases des FC de Comox (C.-B), Trenton (Ont.), Greenwood (N.-É.) et Gander (T.-N.).

Coyote : Véhicule blindé léger de reconnaissance.

Destroyer : Un destroyer est un vaisseau de guerre rapide et maniable, mais offrant quand même une grande autonomie, conçu principalement pour escorter des plus gros navires au sein d'une force opérationnelle ou d'un groupement tactique et de les défendre contre des assaillants de plus petite taille et à court rayon d'action (à l'origine des torpilleurs, puis des sous-marins et des aéronefs).

Destroyer de la classe Arleigh-Burke : C'est le navire de surface le plus performant et le plus surviable de la flotte américaine. Il est le premier navire de

guerre américain profilé de manière à réduire sa surface de détection par un radar, et donc sa détectabilité et la possibilité qu'il soit pris pour cible par des armes et des capteurs ennemis.

Détérioration des biens : Détérioration physique d'un bien immeuble ou meuble entraînant une diminution de son rendement, la possibilité de coûts de fonctionnement et de maintenance supplémentaires, le raccourcissement de la vie économique de ce bien ainsi que des répercussions négatives au niveau de la prestation des services.

Énoncé de la politique de défense : Ce document, publié en avril 2005, expose les engagements du Canada sur le plan international en matière de défense.

Ensembles de données : Groupe ou collection logiquement significatif de données semblables ou connexes. Données ayant la plupart du temps des caractéristiques semblables (source ou catégorie de sources, niveau de traitement et algorythmes, etc.).

Équipe d'intervention en cas de catastrophe des Forces canadiennes : Une organisation militaire conçue pour être rapidement déployée partout dans le monde, dans le cadre de crises allant de catastrophes naturelles à des urgences humanitaires complexes. Cette équipe : - réagit rapidement, de concert avec les gouvernements nationaux et régionaux et les organisations non gouvernementales, pour stabiliser les premiers effets d'une urgence ou d'une catastrophe; - fournit de l'eau purifiée et des soins médicaux pour aider à prévenir l'apparition soudaine de tout effet secondaire d'une catastrophe; - gagne du temps pour envoyer l'aide humanitaire nationale ou internationale visant à faciliter le rétablissement à long terme d'une collectivité sinistrée.

Escadre : Une structure de la force aérienne constituée d'un certain nombre d'escadrons et d'autres unités conçues principalement pour mener des opérations. Une escadre se spécialise généralement dans la prestation d'une capacité particulière, par exemple, une force de chasse ou du transport aérien.

Escadron : Unité opérationnelle de base d'une force aérienne (en général). L'escadron compte normalement entre 10 et 20 aéronefs, assortis de leur équipage et de l'équipement de soutien nécessaire pour fonctionner en tant qu'entité.

Examen du renseignement de défense (ERD) : Est directement lié à la question du commandement et du contrôle. Le ERD était une revue de tous aspects de

renseignement de défense pour accroître la capacité du Centre de commandement de la Défense nationale (CCDN) et améliorer le renseignement de défense en général. Cet examen illustre bien le contexte opérationnel complexe d'aujourd'hui qui requiert une connaissance de la situation et des interventions réseaucentriques. L'ERD a également mis en lumière le besoin de mieux coordonner les activités de renseignement au sein des composants ministériels et fonctionnels.

Exercice : Période d'un an, qui peut correspondre ou non à l'année civile, pour laquelle un organisme établit ses états financiers ou comptes. Une entreprise peut juger utile de faire coïncider la clôture de son exercice avec la période où ses stocks sont en baisse. L'exercice du gouvernement fédéral et des provinces va du 1^{er} avril au 31 mars.

FIAS : Force internationale d'assistance à la sécurité. La FIAS à Kaboul, en Afghanistan, est mandatée par l' ONU et dirigée par l' OTAN.

FOI 2 : La Deuxième Force opérationnelle interarmées (FOI 2), l'unité des forces d'opérations spéciales des Forces canadiennes, est responsable des opérations fédérales antiterroristes. La FOI 2 a pour mission de fournir une force capable de prêter une assistance armée pour régler un problème qui nuit ou peut nuire à l'intérêt national. L'unité a pour principal objet l'anti-terrorisme (AT), mais peut s'attendre à être employée à d'autres tâches de grande importance. La FOI 2 a été créée le 1^{er} avril 1993 lorsque les Forces canadiennes (FC) ont accepté la responsabilité des opérations fédérales antiterroristes, qui relevaient auparavant de la GRC. L'unité n'a cessé d'évoluer depuis sa création pour faire face aux menaces d'aujourd'hui. Comme les événements du 11 septembre 2001 l'ont montré, la menace terroriste provient d'un ennemi insaisissable, subtil et déterminé. Pour conserver une avance dans cet environnement opérationnel, la FOI 2 développe continuellement de nouvelles capacités, de nouvelles technologies et de nouvelles tactiques. L'année 2001 a marqué un jalon important dans l'histoire de la FOI 2. L'unité s'est engagée dans la coalition internationale des forces d'opérations spéciales en Afghanistan terminant ses opérations en novembre 2002. Au cours de ce déploiement, la FOI 2 a, pour la première fois, exercé un rôle de combat majeur à l'étranger. L'unité a assumé un rôle crucial au cours des opérations de la coalition des forces d'opérations spéciales, et ses membres ont mérité le respect des alliés du Canada pour leur professionnalisme.

Force opérationnelle permanente de contingence : Un concept exposé pour la première fois dans l'Énoncé de la politique de défense de 2005. Il s'agit d'une force opérationnelle conçue pour réagir rapidement à une crise.

Forces canadiennes : Les forces armées de Sa Majesté levées par le Canada. Elles constituent un service intégré appelé Forces armées canadiennes.

Force de Réserve : Élément constitutif des Forces canadiennes formé d'officiers et de militaires du rang enrôlés mais n'étant pas en service continu et à plein temps lorsqu'ils ne sont pas en service actif. La Première réserve comprend la Milice, la Réserve navale, la Réserve aérienne et la Réserve des communications. Les autres sous-éléments constitutifs de la Force de Réserve sont la Réserve supplémentaire, le Cadre des instructeurs de cadets et les « Canadian Rangers ».

Force Régulière : Élément constitutif des Forces canadiennes formé d'officiers et de militaires du rang enrôlés pour un service continu et à plein temps.

Forces spéciales : Les Canadiens ont servi avec distinction au sein de diverses forces spéciales alliées au cours de la Deuxième Guerre Mondiale. L'une d'elle était la 1^{re} Brigade de service spécial, une organisation légendaire, composée de soldats canadiens et américains, aussi connue sous le nom de la "Brigade du Diable". Elle possède des états de service remarquable malgré une adversité écrasante. Bien que les tactiques, l'armement et la technologie aient changé, les soldats de la FOI 2 perpétuent les qualités de base qui définissent de telles unités.

Frégate : Navire de guerre conçu pour protéger d'autres navires de guerre et bateaux de la marine marchande et faire la lutte aux sous-marins qui voudraient s'en prendre à des forces expéditionnaires amphibies, des navires de ravitaillement et des convois marchands. Le Canada a 12 frégates polyvalentes de la classe Halifax. Avec leurs systèmes de communications intégrés, de commandement et de contrôle, de commande des machines, d'armements, de détection et de propulsion, elles constituent de remarquables plate-formes sur le plan défensif et offensif. Elles sont silencieuses et rapides et offrent d'excellentes caractéristiques en matière de navigabilité.

Frégate de la classe Halifax : Voir Frégate.

Génération de force : Les principes, les principes fondamentaux et le processus de constitution d'une force, comprenant l'équipement, l'instruction et la préparation aux opérations.

Géomatique : Champ d'activités qui emploie une approche systématique pour intégrer tous les moyens mis en oeuvre pour acquérir et contrôler les données obtenues de sources dans l'espace.

Gestion de risque : Processus logique et méthodique permettant de protéger les biens et les intérêts de l'État ainsi que les fonctionnaires et, par conséquent, de minimiser les risques. Les risques comprennent la possibilité d'endommagement ou de perte de biens de l'État et l'éventuelle obligation pour l'État d'indemniser des tiers à l'extérieur.

Gestionnaire de "Niveau Un" : Officier militaire supérieur ou haut fonctionnaire occupant les fonctions de sous-ministre adjoint ou un poste clé au MDN, au niveau juste au-dessous du chef d'état-major et du sous-ministre de la Défense.

Griffon : Hélicoptère utilitaire léger servant au transport de petits groupes de soldats et d'équipement léger sur le champ de bataille. Soixante-quinze des 100 appareils achetés au cours des années 1990 sont actuellement en service dans les FC.

Groupe de six : Groupe de six chasseurs CF-18 déployés avec les équipages et autres éléments essentiels pour mener des opérations loin de la base d'attache.

Groupe des opérations spéciales (GOS) : Comme il est indiqué dans l'Énoncé de la Politique de défense de 2005, la transformation opérationnelle des Forces canadiennes accentuera l'établissement de nouvelles organisations interarmées et structures de combat aptes à répondre aux attentes du gouvernement en fait d'efficacité, de pertinence et de souplesse. Un élément clé de cette transformation est la création d'un Groupe des opérations spéciales (GOS) qui pourra réagir aux actes terroristes et aux menaces qui se poseront à la population et aux intérêts du Canada à l'échelle mondiale. Le GOS sera formé de la Force opérationnelle interarmées 2 (FOI 2), l'unité des Forces canadiennes chargée d'opérations spéciales et de contre-terrorisme; de ressources aériennes d'opérations spéciales centrées sur les hélicoptères; d'une Compagnie de défense nucléaire, biologique et chimique interarmées; ainsi que de forces terrestres et maritimes d'appui. Le GOS pourra servir de formation autonome, mais son rôle premier sera de mettre sur pied des éléments de Forces d'opérations spéciales (FOS) pour appuyer le Commandement Canada (COM Canada) et le Commandement de la Force expéditionnaire du Canada (COMFEC). Cette intégration des forces d'opérations

spéciales aura pour effet d'en rehausser l'impact en milieu opérationnel, ainsi que d'élargir la gamme des solutions qui s'offriront au gouvernement quant au déploiement des Forces canadiennes.

GTS (GTS KATIE) : GTS désigne un navire propulsé par une turbine à gaz. Le GTS Katie était un navire roulier de 750 pieds.

Hélicoptère *Labrador* : Hélicoptère birotor que les FC utilisaient auparavant pour des missions de recherche et de sauvetage. Il a été remplacé par le *Cormorant*.

Hélicoptère moyen : Nom donné à un hélicoptère utilitaire de plus grande envergure que ceux que possèdent actuellement les FC. Il pourrait servir à transporter un plus grand nombre de soldats et leur équipement sur le champ de bataille. On étudie actuellement la possibilité d'en faire l'acquisition, mais le devis descriptif n'a pas encore été établi.

Huey : Hélicoptère utilitaire léger servant au transport de troupes et d'équipement léger sur le champ de bataille. Les FC l'ont remplacé par le *Griffon*.

Image maritime identifiée : Image maritime identifiée - une parcelle de terrain compilée pour dépeindre l'activité maritime sur chacune des côtes du Canada désigné sous le nom d'une image maritime identifiée. Le terme FF "identifié" est employé pour indiquer que l'image a été analysée et évaluée avant sa diffusion. En d'autres termes, plutôt que d'avoir observer des stations ou des unités passez simplement les données parmi lui-même, il y a une autorité centrale à qui des données sont expédiées pour la compilation, l'évaluation et la diffusion car une image identifiée - l'évaluation d'un commandant de ce qui se produit dans un secteur donné.

Imagerie : Toute représentation d'objet faite par des procédés électroniques ou optiques sur des films, des écrans électroniques, ou d'autres équipements.

Incidence d'absences : La fréquence et la durée des périodes consacrées à l'accomplissement de tâches militaires loin du foyer.

Note 1: L'accumulation d'absences du foyer peut être due à des déploiements outre-mer à des activités d'instruction individuelle ou d'unité ou au cumul de tâches. L'incidence d'absences n'est donc pas le fait exclusif des membres des Forces canadiennes participant à des opérations de déploiement.

Note 2 : Les FC et le MDN -- et c'est le cas dans presque tous les pays de l'OTAN

-- doivent faire face à deux exigences convergentes. D'abord, le niveau général des engagements opérationnels a augmenté au cours des dix dernières années et, ensuite, on en demande plus des militaires hors du cadre strict des opérations. Parmi les indicateurs évidents notons les opérations de secours comme celles menées à la suite d'inondations et lors de la crise du verglas (et l'an 2000, et son bug, s'en viennent), le recyclage fréquent que rendent nécessaires les changements imposés par la révision de la structure des Groupes professionnels militaires (GPM) et les nouveaux cours dits polyvalents (Code de prévention du harcèlement et du racisme (CPHR), déontologie, formation propre aux trois éléments, etc.). Notons également les facteurs de mécontentement relativement à la qualité de la vie (QV) que sont un plus petit budget de déménagement, des possibilités d'avancement réduites, l'incertitude face à d'éventuels exercices de DMPS et de compression des effectifs, la perspective d'une réforme des pensions ainsi que la réalité de plus en plus courante de la réduction continue du nombre de postes non opérationnels, laquelle rend les affectations dans les bases et les QG extrêmement stressantes. Cadence des opérations se rapporte généralement aux activités à l'échelon de l'unité tandis que cadence du personnel se rapporte à l'activité des individus, mais la préoccupation centrale est certes le fait que l'effet cumulatif de ce que l'on pourrait appeler la cadence de la carrière, notamment dans les FC, risque de limiter la capacité de remplir les engagements pris, de faire se multiplier les cas d'épuisement professionnel et de contribuer à faire augmenter le taux des départs imprévus.

Intérêt national : L'intérêt national concerne les questions qui touchent la défense et la conservation de la stabilité sociale, politique et économique du Canada et par conséquent la sécurité de la nation.

Interopérabilité : Possibilité de communication, d'exécution de programmes ou de transfert de données entre unités fonctionnelles différentes.

Interopérabilité du matériel– Nombreux sont ceux qui considèrent, au surplus, qu'elle pourrait largement contribuer au bon déroulement d'interventions multilatérales, étant donné les avantages de l'interopérabilité du matériel de l'OTAN et du caractère commun de ses normes de commandement, de contrôle et de communication.

Kiowa : Petit hélicoptère servant principalement à des missions de reconnaissance sur le champ de bataille. Les FC ne l'utilisent plus.

Levés de fonds marins : L'étape préparatoire de la lutte contre les mines en temps de guerre. On utilise pour cela un sonar à balayage latéral multifaisceau. Le travail consiste à recueillir des données sur le fond marin afin d'obtenir des données préalables sur le relief. Les données recueillies comprennent : des données bathymétriques (topographie sous-marine), la classification des sédiments, la position et l'identification des objets et l'évaluation de l'impact de l'enfouissement de mines. Bien que la mission principale consiste à compiler et à répertorier les images acoustiques le long de routes de navigation prédéterminées, le département des levés de fonds marins travaille également avec d'autres ministères dans le cadre de protocoles d'entente, offrant son aide aux pouvoirs civils.

Littoral : Zones côtières et terrestres susceptibles d'être influencées de la mer. On entend généralement par zone littorale la zone qui couvre 100 km à terre et 200 milles marins (NM) en mer et qui, sur le plan vertical, s'étend de l'espace au sol et au fond de l'océan.

Maintenir en puissance les forces déployées : Satisfaire les besoins des forces menant des opérations loin de leur base d'attache, notamment leur fournir de la nourriture, du logement, des soins médicaux, du carburant, des munitions, des pièces de rechange, des renforts, etc. Bref, tout ce dont la force a besoin pour poursuivre ses opérations.

Marine hauturière et patrouille côtière : La marine hauturière est dotée d'une capacité crédible et équilibrée de projection de puissance (en eau profonde), tandis que la patrouille côtière correspond aux opérations menées près de la côte et en eaux intérieures. La patrouille côtière fait appel à des canonnières et des patrouilleurs.

Menace asymétrique : Une situation où la force ennemie semble démesurément grande ou modeste par rapport à la nôtre. Cette expression est utilisée couramment pour parler de la puissance militaire conventionnelle colossale des États-Unis, comparée à la capacité en apparence modeste et pratiquement invisible de groupes tels qu'Al-Qaida.

Milice : Sous-élément constitutive de la Première réserve.

Mise à niveau des aéronefs : Un vaste programme de modernisation des systèmes de bord ayant pour but de remplacer ceux qui sont désuets ou d'ajouter de nouvelles capacités. La modernisation permet de prolonger la vie ou le temps de service des aéronefs, au lieu de les remplacer.

Refonte à mi-vie : Dans le vocabulaire de la marine, une refonte désigne tous les travaux d'entretien préventif, correctif et particulier qui sont effectués rendu à mi-chemin de la durée de vie utile d'un navire. On profite généralement de cette refonte pour réviser en profondeur la machinerie lourde et remplacer les systèmes électroniques principaux ou secondaires devenus désuets.

Navires d'intérêt : Tout navire naviguant à l'intérieur ou à proximité des eaux territoriales canadiennes et qui, pour toutes sortes de raisons, pourrait présenter de l'intérêt pour le Canada.

Navires de défense côtière : Petits navires de guerre polyvalents ayant pour mission principale de surveiller et de patrouiller la côte. La surveillance côtière comprend les opérations et manœuvres navales de nature générale, les opérations de recherche et de sauvetage, l'exécution de la loi, la protection des ressources et le contrôle des pêches. Les navires de défense côtière sont très souples. On peut y monter des groupes d'équipements spécialisés interchangeables pour effectuer des levés de fonds marins, inspecter des objets sous-marins et repérer et neutraliser des mines.

Navire de soutien interarmées : Le navire de soutien interarmées offrira un meilleur appui aux forces maritimes et terrestres lors d'opérations interarmées, nationales et internationales. Il remplace les navires de soutien opérationnel. Ses rôles sont : Soutien en mer aux groupes opérationnels navals – Par soutien en mer, on entend le transfert de liquides et de solides entre des navires en mer. Ce type de soutien en mer comprend aussi l'exploitation d'hélicoptères ainsi qu'une capacité de maintien de seconde ligne de ces hélicoptères, en plus d'installations du groupe médical et dentaire. Transport maritime – Afin de faire face à une gamme de possibilités dans un contexte de sécurité futur incertain, les trois navires de soutien interarmées ensemble pourront transporter 7 500 mètres linéaires de véhicules et de marchandises, ce qui permettra le transport d'un groupement tactique de l'Armée de terre. Cette capacité comprendra aussi une fonction de chargement et de déchargement automatique flexible. Soutien à la mer aux Forces déployées à terre – Cette capacité permettra d'établir en mer un quartier général restreint des forces interarmées en vue du commandement et du contrôle des forces déployées à terre.

Navires de soutien opérationnel : Ces navires ont pour mission de ravitailler les groupes opérationnels en vivres, munitions, carburant, pièces de rechange et autres

fournitures. Ils disposent également d'installations médicales et dentaires plus spacieuses que celles des frégates et les destroyers.

Op Apollo : La contribution militaire du Canada à la campagne militaire contre le terrorisme, d'octobre 2001 à octobre 2003.

Op Connection : Nouvelle initiative de réforme du recrutement lancée par le chef d'état-major de la défense qui force les chefs d'état-major des armées à réorienter leurs activités de sensibilisation et de recrutement sur l'ensemble des FC.

Opérations facilitées par réseaux (OFR) ou réseaucentriques : Les OFR augmentent l'efficacité d'une force armée en améliorant la collecte et l'analyse de renseignements ainsi que l'échange d'informations entre les armées de terre, de mer et de l'air. Ainsi, la mise en œuvre des OFR est par conséquent essentielle pour réaliser une reconnaissance commune, un commandement plus rapide, un rythme accéléré des opérations et une meilleure capacité de survie.

Personnel et techniciens qualifiés en activité : Membres du personnel qui ont reçu une formation complète et obtenu les qualifications qui s'ensuivent pour s'acquitter des fonctions qui leur sont assignées et qui sont par ailleurs aptes (en bonne forme physique, etc.) à les remplir.

Plan des capacités de défense : Un plan visant à fournir aux militaires tout ce dont ils ont besoin pour mener à bien les missions qui leur sont confiées par le gouvernement. Il servira de guide pour l'acquisition de l'équipement requis au cours de la prochaine décennie.

Plan stratégique : Plan établi pour la conduite générale de la guerre. Plan à long terme définissant les objectifs fondamentaux d'une organisation ainsi que les moyens de les atteindre.

Plan tactique : Plan décrivant les objectifs immédiats et opérationnels d'une organisation avec l'ordre de priorité de leur mise en œuvre, leurs dates d'exécution, les moyens et les ressources nécessaires pour les atteindre.

Plate-forme : Navire, aéronef ou véhicule à bord duquel est installé un système d'armes.

Polaris : Nom canadien de l'Airbus A-310 qu'utilisent les FC pour le transport des passagers et du fret en vrac. Deux de ces appareils subissent actuellement des

modifications qui leur permettront d'agir comme avions-citernes pour assurer le ravitaillement en vol. Cinq avions *Polaris* sont en service dans les FC.

Projection de force : La capacité de projeter l'élément militaire de la puissance nationale du Canada, en réponse aux conditions pour des opérations militaires. Les opérations de projection de force s'étendent de la mobilisation et du déploiement des forces au redéploiement.

Rapport d'impact : Rapport écrit présenté au chef d'état major de la défense et au sous-ministre par un gestionnaire de niveau un pour lui faire part des répercussions sur son organisation d'une attribution partielle des fonds demandés pour le prochain exercice budgétaire.

RE (règles d'engagement) : Directives provenant d'une autorité militaire compétente et précisant les circonstances et les limites dans lesquelles les forces pourront entreprendre et/ou poursuivre le combat.

RECCE (Reconnaissance) : Mission entreprise en vue d'obtenir, par observation visuelle ou par d'autres modes de détection, des renseignements bruts sur les activités et les possibilités d'un ennemi actuel ou en puissance, ou d'acquérir des données concernant les caractéristiques météorologiques, hydrographiques ou géographiques d'une zone particulière.

Renseignement humain : 1. Catégorie de renseignement découlant des renseignements bruts recueillis et fournis par une source humaine.
2. Renseignement découlant d'informations recueillies et fournies par une source humaine.

Rotations/ROTO : La fréquence de rotation des unités militaires entre le Canada et les théâtres d'opération outre-mer. ROTO est le diminutif de rotation.

SAR : Abréviation utilisée pour désigner la fonction de Recherche et sauvetage (Search and Rescue).

SAR menée avec des appareils à voilure fixe : Partie de la mission de recherche et de sauvetage (SAR) accomplie au moyen d'avions conventionnels au lieu d'hélicoptères. On utilise généralement les appareils à voilure fixe aux étapes initiales des recherches en vue de retrouver un navire ou un aéronef en détresse, et on a recours ensuite aux hélicoptères pour effectuer le sauvetage. Les deux types

d'appareils sont en mesure de remplir, jusqu'à un certain point, les fonctions incombant à l'autre.

SCEM (Sous-chef d'état-major de la défense) : Relevant du chef d'état-major de la défense, le SCEM planifie, dirige et appuie les opérations du MDN et des Forces canadiennes (emploi de la force à l'échelle nationale et internationale). Le Groupe du SCEMD a pour mission d'exceller dans l'exercice des opérations de contingence par l'entremise de la planification, la génération, l'amélioration et le développement des forces interarmées.

Sea King : Hélicoptère de patrouille maritime et de guerre anti-sous-marine de taille moyenne. Cet aéronef mène ses opérations à partir de bases terrestres et aussi de navires canadiens en mer. En service depuis les années 1960, il est prévu que le *Sea King* sera remplacé. Il en reste encore 29 en service dans les FC.

SITREP : Compte rendu de situation = Définition - Rapport donnant la situation dans la zone d'une unité ou d'une formation donnée.

Sonar à balayage latéral : Un type de sonar utilisé pour obtenir une image de grands secteurs du fond marin. On s'en sert à diverses fins, notamment pour créer des cartes nautiques, déceler et identifier des objets sous-marins et connaître la morphologie bathymétrique. La sonde émet un grand faisceau d'impulsions vers le bas, sur un plan perpendiculaire à la course du bateau. Elle peut être remorquée par un navire ou un sous-marin, ou être montée sur la coque d'un bateau.

Sous-marin : Type de submersible automoteur qui, utilisé comme navire de combat, navire auxiliaire ou navire de recherche et de développement, garde une capacité de combat. Le Canada possède quatre sous-marins de la classe Victoria qui offrent à la Marine de formidables capacités défensives et offensives, en plus d'une précieuse plate-forme d'entraînement à la lutte anti-sous-marine. Ces sous-marins sont extrêmement silencieux et discrets, et bien adaptés aux rôles de défense navale qui leur sont confiés, dont le soutien aux autres ministères fédéraux dans les domaines des pêches, de l'immigration, de l'application de la loi et de la protection de l'environnement.

Sous-marins de la classe Victoria : Les sous-marins de la classe Victoria sont des bâtiments modernes, à propulsion conventionnelle, dotés de caractéristiques hydrodynamiques et de systèmes de génie maritime beaucoup plus évolués. Leur habitabilité et leur autonomie sont également meilleures. Les submersibles sont capables de « respirer » (grâce à un tube d'arrivée d'air extensible) alors qu'ils se

trouvent en immersion périscopique et peuvent demeurer profondément immergés pendant de longues périodes à basse vitesse. La profondeur de travail des sous-marins est de 200 mètres. Les coques sont couvertes de 22 000 tuiles de caoutchouc anéchoïdes spécialement fabriquées pour absorber les émissions sonores et rendre les sous-marins difficiles à détecter. Ils sont conçus pour fonctionner sept ans entre chaque révision. Ils comportent une chambre de décompression pouvant recevoir cinq plongeurs.

Stabilisation : L'atteinte de l'équilibre.

T-33 : Un chasseur des années 1950 utilisé jusqu'à tout dernièrement par la Force aérienne dans le cadre de missions d'appui au combat (instruction, remorquage de cibles de tir au canon, etc.). Cet appareil n'est plus en service.

Technologie de l'information : Les domaines scientifiques, technologiques et techniques ainsi que les techniques de gestion servant à la manipulation, à la communication et au traitement de l'information, leurs applications, le matériel et les logiciels connexes, et leur interaction.

Tracker : Plus petit bimoteur de patrouille maritime utilisé anciennement pour effectuer des patrouilles des pêches et d'autres patrouilles maritimes littorales. Cet appareil n'est plus en service dans les FC.

Transport aérien stratégique : Le type de transport aérien auquel on a recours pour déplacer de grandes quantités de matériel (et de personnel) sur de longues distances, normalement à partir de la base d'attache jusqu'à un lieu de rassemblement dans le théâtre d'opérations. Il s'agit normalement de gros aéronefs parcourant une longue distance sans avoir besoin d'être ravitaillés.

Transport aérien tactique : Le type de transport aérien auquel on a recours pour transporter du personnel et du matériel sur de plus courtes distances dans un théâtre d'opérations. Il s'agit généralement d'aéronefs plus petits, un peu plus faciles à manoeuvrer, capables de se défendre dans une certaine mesure en cas d'attaque.

Trinité/Athena : TRINITÉ et ATHENA sont des organismes au sein des Forces maritimes de l'Atlantique et des Forces maritimes du Pacifique respectivement. Parmi leurs responsabilités, elles administrent les Centres des opérations maritimes auxquels se joignent des représentants de six autres services gouvernementaux (Transports Canada, la GRC, l'Agence des services frontaliers du Canada, le

ministère des Pêches et des Océans et la Garde côtière du Canada) pour former les nouveaux Centres des opérations de sécurité maritime. Ceux-ci s'emploieront à mettre en commun les données de chaque service participant pour avoir une meilleure idée de la situation maritime générale.

Vague de proue : La vague qui se forme à la proue d'un navire quand il fend l'eau. La taille de la vague est fonction de la vitesse du navire, de l'agitation de l'océan et de la forme de la proue. Un navire ayant un fort tirant d'eau et une proue arrondie produira une forte vague, tandis que les navires qui planent pratiquement à la surface de l'eau ou qui sont pourvus d'une proue à bulbe produiront une vague moins forte. Dans le contexte du présent rapport, cette expression désigne les coûts importants qui s'accumulent avec le temps à force de reporter continuellement la maintenance de l'infrastructure.

V Corps : La formation d'armée des USA qui était en Irak en 2003.

Yakovlev-42 : Avion de ligne russe de l'ère soviétique ressemblant à un Boeing 727.

ANNEXE XIII

Ont discuté avec le Comité

bbas, M Leo
laire
ille de Happy Valley, Goose Bay
février 2005

dams, Mr. John
ommissaire
arde côtière canadienne
mai 2003

ddy, Major-général (retraité), Clive
x-président national
édération des instituts militaires et interarmées du
anada
5 octobre 2001 / 27 juin 2005

lexander, Dr Jane
irectrice adjointe, U.S. Defence Advanced Research Projects
gency (DARPA)
février 2002

llard, L'honorable, Wayne
embre supérieur (républicain - Virginie), Comité du
énat sur les services armés (États-Unis)
février 2002

mos, Adjudant-chef, Bruce
3e Escadron d'hélicoptères maritimes
e Escadre Shearwater
2-24 janvier 2002

ndrash, Sergeant, P. (Duke)
Ivision des opérations, Équipe du secteur riverain, Police de
ancouver
1-22 novembre 2001

kins, Surintendant principal Ian
gent de la police criminelle, Division H
Gendarmerie royale du Canada
2-24 jan. 2002 / 22-23 sept. 2003

idcent, M. Mark
Igiste et conseiller parlementaire
énat du Canada
2 décembre 2002

Adams, Surintendant Bill
Direction des services fédéraux
GRC
9 juin 2003

Adams, Caporal Terrance
Services techniques de la Base des Forces de Borden, BFC
Borden
25-27 juin 2002

Alarie, Caporal-chef Bernadette
École du Service dentaire des Forces canadiennes, BFC
Borden
25-27 juin 2002

Allan, Major Murray
Commandant adjoint
Royal Regina Rifles
27 janvier 2003

Allen, M., Jon
Directeur général, Direction générale de l'Amérique du Nord
Ministère des Affaires étrangères et du Commerce international
28 janvier 2002, 17 mars 2003

Anderson, Colonel N.J.
Défense nationale
2 mai 2005

Arcand, Adjudant-chef Gilles
5^e Régiment du génie
BFC Valcartier
24 septembre 2003

Atkinson, Mme Joan
Sous-ministre adjointe, Développement des politiques et
programmes
Ministère de la Citoyenneté et de l'Immigration
28 janvier 2002

Avis, Capitaine de frégate Peter
Directeur, Politique, opérations et état de préparation maritimes
Ministère de la défense nationale
7 avril 2003

La priorité n° 1 du gouvernement

Axworthy, Dr. Thomas

Président, Centre for Study of Democracy
Université Queen's
29 septembre 2003

Baird, Caporal-chef Keith

Escadron Bravo
BFC Kingston
7-9 mai 2002

Baker, Philip

Directeur général, Direction de l'Afghanistan, l'Inde, Népal, Sri Lanka
Agence canadienne de développement internationale
29 mai 2006

Balnis, M. Richard

Attaché de recherche principal, Syndicat canadien de la fonction publique « SCFP »
18 novembre 2002

Barbagallo, Lieutenant Jason

The Black Watch
5-6 novembre 2001

Barrett, Major, Roger R.

Officier opérationnel, 2 RCR
BFC Gagetown
22-24 janvier 2002

Bartley, M., Alan

Directeur général, Opérations, Bureau de la protection des infrastructures essentielles et de la protection civile
Défense nationale
19 juillet 2001

Bastien, Major-général, Richard

Commandant adjoint du Commandement aérien, chef d'état-major adjoint de la Force aérienne, Défense nationale
3 décembre 2001

Baum, Major Nigel

J4
BFC Kingston
7-9 mai 2002

Beare, Brigadier-général Stuart A.

Commandant, Secteur de l'Ouest de la Force terrestre
Défense nationale
Le 7 mars 2005

Badger, Capitaine Chris J.

Vice-président responsable des opérations
Administration portuaire de Vancouver
18-22 novembre 2001

Baker, M. Mike

Vice-président, Gestion générale, Administration canadienne la sûreté du transport aérien
25 novembre- 2002

Baker, Lieutenant-colonel Roy

Officier logistique et génie de l'escadre
BFC Trenton
25-27 juin 2002

Baltabaev, député, M. Tashpolot

République de Kyrgyz
12 mai 2003

Bariteau, Lieutenant-colonel François

Commandant, Recrutement Forces canadienne, École de leadership et recrues, Défense nationale
1 juin 2005

Barrette, M. Jean

Directeur Opérations de sécurité, Groupe de la sécurité et sûreté, Transports Canada
27 novembre 2002, 2 décembre 2002

Basrur, Dr Sheela,

Médecin hygiéniste
Ville de Toronto
30 octobre 2003

Bastien, Commandant, Yves

Officier d'administration (formation)
Forces maritimes de l'Atlantique
22-24 janvier 2002

Bax, Mme Janet

Directeur général, Programmes, Bureau de la protection des infrastructures essentielles et de la protection civile
20 octobre 2003

Beattie, Capitaine Davie

Adjudant, Centre de parachutisme du Canada, BFC Trenton
25-27 juin 2002

Beattie, Lieutenant-colonel Mark
Officier supérieur d'état-major, Groupe de l'instruction de
l'entretien des Forces canadiennes, BFC Borden
5-27 juin 2002

Beers, Caporal-chef Robert
École du génie électrique et mécanique des Forces
canadiennes, BFC Borden
5-27 juin 2002

Begley, Inspecteur J.J. (Jim)
Police fédérale
Gendarmerie royale du Canada
8-22 novembre 2001

Bell, Lieutenant-commander John
Commandant, NCSM Queen
Défense nationale
8 mars 2005

Belzile, Lieutenant-général (retraité) Charles
Président,
Conférence des associations de la défense
5 octobre 2001

Bernier, Adjudant Michel
Peloton de police militaire
BFC Valcartier
4 septembre 2003

Berthiaume, Lieutenant-colonel Phillip (Res)
Essex and Kent Scottish Regiment
décembre 2004

Bildfell, M. Brian
Directeur, Services d'ambulance
27 février 2003

Bishop, Jr., L'honorable, Sanford D.
Démocrate - Géorgie)
Comité spécial de la Chambre sur le renseignement
(États-Unis)
17 février 2002

Black, M. Bob
Directeur, Bureau des préparatifs d'urgence Ville d'Edmonton
23 janvier 2003

Beazley, M. Frank
Chef de police
Municipalité régionale de Halifax
23 septembre 2003

Bégin, M. Robert
Directeur régional, Bureau régional du Québec, Bureau de la
protection des infrastructures essentielles et de la protection
civile
27 octobre 2003

Belcourt, Adjudant-chef Mario
12^e Régiment blindé du Canada
5^e Groupe-brigade mécanisé du Canada
BFC Valcartier
24 septembre 2003

Bell, M. Peter
Analyste du renseignement,
Organized Crime Agency of British Columbia
18-22 novembre 2001

Bercuson, Dr. David J.
Directeur, Centre for Military and Strategic Studies
University of Calgary
19 avril 2004 / 8 mars 2005

Berry, Major David
Commandant, Centre de parachutisme du Canada, BFC
Trenton
25-27 juin 2002

Berthiaume, M. Tim
Chef adjoint du Service des incendies
Ville de Windsor
10 février 2003

Bilodeau, M. Ronald
Secrétaire associé du Cabinet, sous-ministre auprès du
vice-premier ministre et coordonnateur de la sécurité et
du renseignement
Bureau du conseil privé
24 février 2003

Bissonnette, capitaine J.R.A. Commandant, 5^e Peloton
de police militaire, BFC Valcartier
24 septembre 2003

La priorité n° 1 du gouvernement

Black, Lieutenant colonel, Dean C.
Commandant, 403e Escadron
BFC Gagetown
22-24 janvier 2002

Blair, Colonel Alan
Commandant, 12e escadre
Défense nationale
5 mai 2005

Blanchard, Caporal-chef Piette
École du Service dentaire des Forces canadiennes, BFC
Borden
25-27 juin 2002

Bland, M., Douglas
Président, Programme de gestion de la défense, École
des études politiques, Université Queen
29 octobre 2001 / 27 mai 2002 / 27 juin 2005

Blondin, Colonel Yvan
Commandant, 3^e escadre Bagotville
Défense nationale
1 juin 2005

Boisjoli, Lieutenant-commandant, André
Commandant, NCSM Glace Bay
Forces maritimes de l'Atlantique
22-24 janvier 2002

Bon, M. Daniel
Directeur général, Planification des politiques, sous-ministre
adjoint, Politiques
Ministère de la Défense nationale
18 juillet 2001

Boswell, Lieutenant-colonel Brad
Directeur intérimaire de la doctrine de l'Armée, BFC
Kingston
7-9 mai 2002

Boucher, M. Mark
Secrétaire-trésorier national
Guilde de la marine marchande du Canada
2 février 2005

Bourgeois, M. Terry
Chef, District rural n°3
Communications, Service d'incendie et d'urgence,
Municipalité régionale de Halifax
23 septembre 2003

Blackmore, M. David
Directeur des Immeubles et des biens, gestionnaire du
Centre des opérations d'urgence, Ville de Saint-John's
31 mars 2003

Blair, Adjudant maître Gérald
L'École de l'électronique et des communications des Forces
canadiennes
BFC Kingston
7-9 mai 2002

Blanchette, Lieutenant-colonel Michael
Commandant, Centre de parachutisme du Canada, BFC
Trenton
25-27 juin 2002

Blight, Caporal-chef
8^e Escadron de maintenance (Air)
BFC Trenton
25-27 juin 2002

Bloodworth, Mme Margaret
Sous-ministre, Ministère de la Sécurité publique et de
la Protection civile du Canada
15 février 2005

Bolton, Lieutenant colonel Bruce D.
Commandant
Black Watch
5-6 novembre 2001

Bonnell, M. R.J. (Ray)
Surintendant, officier responsable, Sous-direction des
services de protection, GRC
2 décembre 2002

Bouchard, Major-général J.J.C.
Commandant, 1ère Division aérienne canadienne,
Défense nationale
10 mars 2005

Boulden, Dr. Jane
Présidente de recherche canadienne en relations
internationales et études de sécurité, Collège militaire
royale du Canada
29 novembre 2004

Boutillier, Dr. James A.
Conseiller spécial (Politique), Forces maritimes,
Quartier général du Pacifique, Ministre de la défense
nationale
9 juin 2003

Howes, Lieutenant-colonel Steve
cole de l'Arme Blindée
FC Gagetown, Défense nationale
1 janvier 2005

ramah, M. Brian
irecteur régional
ransports Canada
3-22 novembre 2001

radley, John
echnicien à l'imagerie, 17e Escadre, Historien associé
es forces aériennes
3-22 novembre 2001

rodeur, Vice-amiral (à la retraite) Nigel
titre individuel
mars 2005

rown, Major Chris
4e Escadron
FC Trenton
2-27 juin 2002

uck, Vice-amiral, Ron
ef d'état-major de la Force maritime,
Défense nationale
décembre 2001 / 14 août 2002 /
avril 2003 / 6 décembre 2004

ligslag, M. Bob
irecteur général, Programme d'urgence provincial,
Gouvernement du Colombie Britannique
mars 2005

illock, Mme, Margaret
irectrice, Sensibilisation à la sécurité, Politiques et
Éléments, Sécurité organisationnelle, Air Canada
1-22 novembre 2001

Erke, M., Sean
Adjoint de recherche,
National Security Studies
Council on Foreign Relations
4 février 2002

Err, Ms Kristine
Sous-ministre adjointe, Politique
Transport Canada
7 février 2005

Boyer, Colonel Alain
Commandant, 15e escadre Moose Jaw
Défense nationale
9 mars 2005

Brandt, Mr. Brion
Directeur, Politique de la sûreté
Ministère des transports Canada
5 mai 2003

Brochet, M. Pierre
Inspecteur, chef de la Section de la planification
opérationnelle,
Ville de Montréal
26 septembre 2003

Brooks, Capitaine Melissa
BFC Petawawa
25-27 juin 2002

Bryan, M. Robert
Coordonnateur des plans d'urgence (planification),
Ville de Vancouver
30 janvier 2003

Buenacruz, Caporal
Opérations de l'Escadre
BFC Trenton
25-27 juin 2002

Bujold, M. Guy
Sous-ministre adjoint
Infrastructures Canada
7 février 2005

Burke, Capitaine (M), Greg
Commandant par intérim
Forces maritimes de l'Atlantique
Défense nationale
22-24 janvier 2002

Burrell, M. Bruce
Sous-chef, Service régional des incendies de Halifax
Municipalité régionale de Halifax
23 septembre 2003

Butler, Mr. John
Directeur régional, Terre-Neuve et Labrador, Garde côtière
canadienne
2 février 2005

La priorité n° 1 du gouvernement

Calder, M., Kenneth

Sous-ministre adjoint, Politiques
Ministère de la Défense nationale
26 novembre 2001 / 14 août 2002 /
26 avril 2004 / 25 octobre 2004

Cameron, Colonel, Scott

Directeur de la Politique de santé auprès de l'État-major du
directeur général - Service de santé (DGSS), Défense nationale
10 décembre 2001

Campbell, Lieutenant-général, Lloyd

Commandant du Commandement, aérien et chef d'état-
major de la Force aérienne, Défense nationale
3 décembre 2001

Camsell, Lieutenant colonel J.F.

36e Bataillon des services
2 février 2005

Capstick, Colonel Mike

Directeur, Stratégie personnel de terre
Défense nationale
10 mars 2005

Caron, Lieutenant-général Marc

Chef d'état-major de l'Armée de terre
Défense nationale
7 février 2005

Castillo, Caporal Marvin

BFC Kingston
7-9 mai 2002

Cellucci, Son excellence Paul

Ambassadeur, Ambassade des Etats-Unis d'Amérique au
Canada
15 août 2002

Chapin, M. Paul

Directeur général, Direction générale de la sécurité
internationale, ministère des Affaires étrangères et du
Commerce international
23 février 2004

**Chartier, Lieutenant-colonel honoraire Victor G., OMM,
CD.**

The Black Watch
5-6 novembre 2001

Cameron, Capitaine Keith

BFC Petawawa
25-27 juin 2002

Campbell, Anthony

Vice-président, Canadian Association for Security and
Intelligence Studies
3 juin 2002

Campbell, Caporal Steve

426e Escadron d'entraînement
BFC Trenton
25-27 juin 2002

Caouette, M. Denis

Sergent, Section de la planification opérationnelle
Section, Service de Police de Montréal, Ville de
Montréal 26 septembre 2003

Caron, Caporal Denis

Coordinateur du Programme national de surveillance
côtière et du Programme national de surveillance des
aéroports, Sous direction du crime organisé, GRC
7 avril 2003

Carroll, Lieutenant-commander Derek

NCSM Tecumseh
Défense nationale
8 mars 2005

Castonguay, Sergent d'état-major, Charles

Commandant d'unité
Gendarmerie royale du Canada
5-6 novembre 2001

Cessford, Lieutenant-colonel Michael

Commandant intérimaire, Groupe des opérations interarmées
des Forces canadiennes, BFC Kingston
7-9 mai 2002

Charette, M., Serge

Président national, Customs Excise Union Douanes
Accise (CEUDA)
22-24 janvier 2002

Chartrand, Lieutenant-commandant, Yves

Commandant intérimaire, NCSM Huron
Forces maritimes du Pacifique
18-22 novembre 2001

Howe, Lieutenant Commander Robert
Commanding Officer, HMCS *Unicorn* (Saskatoon)
January 27, 2003

Irincione, M., Joseph
Directeur principal, Projet de non-prolifération
The Carnegie Foundation
février 2002

Lark, Capitaine Robert
Commandant des cadets n° 2497, Bibliothécaire en chef, Bibliothèque
de droit
Université McGill
16 novembre 2001

Marke, M. Shawn
Directeur régional intérimaire, Île-du-Prince-Édouard,
Bureau de la protection des infrastructures essentielles
de la protection civile
17 octobre 2003

Mohe, M. Andrew
Professeur adjoint
School of Journalism and Communications
Université Carleton
2 mars 2005

Connolly, Mr. Mark
Head, Customs Contraband, Intelligence and
Investigations
Canada Border Services Agency
February 23, 2004

Conyers, Jr., L'honorable, John
Membre supérieur (démocrate - Michigan)
Comité judiciaire de la Chambre (États-Unis)
février 2002

Corcoran, M., James
Ancien directeur adjoint, Opérations
Service canadien du renseignement de sécurité
1 octobre 2001

Cormier, Capitaine Michael P.
Maître de port adjoint
Administration portuaire de Vancouver
11-22 novembre 2001

Côté, Caporal-chef Claude
Escadron Bravo
BFC Kingston
17 mai 2002

Christie, M. Ryerson
Chercheur, Centre for International and Security
Studies
21 mars 2005

Clapham, Surintendant, Ward D.
Gendarmerie royale du Canada
18-22 novembre 2001

Clarke, Caporal-chef James
Escadron Gulf
BFC Kingston
7-9 mai 2002

Coble, L'honorable, Howard
Membre supérieur (républicain -- Caroline du Nord),
Comité judiciaire de la Chambre (États-Unis)
7 février 2002

Collenette, C.P., député, L'honorable David,
Ministre des Transports
2 décembre 2002

Connolly, M. Mark
Directeur général, Direction des douanes, Agence des
douanes et du revenu du Canada
10 février 2003, 22 septembre 2003

Cooper, Premier officier Russ Intervenant de Toronto,
Comité de la sécurité, Association des pilotes d'Air
Canada
4 novembre 2002

Cormier, Matelot-chef Michel
École de la Police militaire des Forces armées, BFC Borden
25-27 juin 2002

Côté, M., Bertin
Chef de mission adjoint
Ambassade du Canada (Washington)
4-7 février 2002

Côté, Brigadier général Gaston
Commandant, Force terrestre du secteur du Québec, Défense
nationale
1 juin 2005

La priorité n° 1 du gouvernement

Côté, M., Yvan

Enquêteur, Unité mixte des enquêtes sur le crime organisé,
Service de police de la Communauté urbaine de Montréal
5-6 novembre 2001

Couture, Lieutenant-général, Christian
Sous-ministre adjoint (Ressources humaines -
militaires)
Défense nationale
10 décembre 2001

Creamer, M., Dennis
Vice-président, Finances et Administration
Administration portuaire de Halifax
22-24 janvier 2002

Crosbie, M. William
Directeur général
Direction de la Sécurité internationale
Affaires étrangères Canada
11 avril 2005

Croxall, Caporal Kevin
Services administratifs de la Base des Forces de Borden,
BFC Borden
25-27 juin 2002

D'Avignon, M. Michel
Directeur général, Sécurité nationale, Secteur de la
police et de la sécurité
Ministère du Solliciteur général
19 juillet 2001

Daigle, Major général Pierre
Conseiller principal en matière de défense du territoire
national auprès du chef d'état-major de la Défense
17 mars 2003, 23 février 2004

Daniels, Soldat Jason
BFC Kingston
7-9 mai 2002

Davies, Mme Krysta M.
Spécialiste en analyse du renseignement
KPMG Investigation and Security Inc.
1 octobre 2001

Dawe, M. Dick
Directeur, Programmes de soutien du personnel
Forces maritimes du Pacifique
18-22 novembre 2001

Coulter, M. Keith

Chef, Centre de la sécurité des télécommunications
24 février 2003

Crabbe, Lieutenant-général (à la retraite) Ray
Royal Military Institute of Manitoba (RMIM)
10 mars 2005

Crober, M. Paul
Directeur régional pour C.-B. et Yukon, Secteur de la gestion
des urgences et de la sécurité nationale, Ministère de la
Sécurité publique et de la Protection civile du Canada
1 mars 2005

Crouch, Dr. Jack Dyer
Secrétaire-adjoint de la Défense, Politique en matière
de sécurité internationale, Bureau du Secrétaire de la
défense (Etats-Unis)
6 février 2002

Cushman, Dr Robert
Médecin chef
Ville d'Ottawa
3 février 2003

D'Cunha, Dr Colin
Commissaire à la santé publique Médecin hygiéniste en
chef, ministère de la Santé et Soins de longue durée de
l'Ontario
30 octobre 2003

Dallaire, Gabriel
Escadron Gulf
BFC Kingston
7-9 mai 2002

Davidson, Contre-amiral Glenn V.
Commandant, Forces maritimes de l'Atlantique
Ministère de la défense nationale
22 septembre 2003

Davis, Colonel Christopher J.R.
Commandant, Quartier général du centre d'instruction au
combat
Défense nationale
31 janvier 2005

DeCastro, Second Lieutenant. Rod
The Black Watch
November 5-6, 2002

eCuir, Brigadier général Mike
Commandant régional adjoint
région canadienne du NORAD
18-22 novembre 2001

Deering, M. Richard
Chef de police
Royal Newfoundland Constabulary
12 février 2005

Dempster, Major-général Doug
Directeur général, Planification stratégique
Défense nationale
12 avril 2005

Deschamps, Colonel André
Directeur, Opération continentale, Défense nationale
12 mai 2002

Devlin, M. W.A. (Bill)
Directeur, Développement de l'aéroport en tant que plaque
tournante, Aéroport international de Vancouver, Air Canada
11-22 November 2001

Dewar, Capitaine (M) (retraité) John
Membre, Affaires maritimes, Ligue navale du Canada
11 mai 2003, 2 juin 2003

Dickenson, M. Lawrence T.
Secrétaire adjoint du Cabinet, Sécurité et
Enseignement
Bureau du Conseil privé
12 octobre 2001 / 24 février 2003

Dion, Caporal Yves
Équipe des pompiers des Forces canadiennes
BFC Borden
12-27 2002

Dodge, Mme Trish
Directrice de la Gestion des risques et des urgences,
Ville de Vancouver
13 janvier 2003

Dowler, Premier maître 1ère classe, George
Forces maritimes de l'Atlantique
12-24 janvier 2002

Deemert, M. Rob
Sécurité de la cabine, Association internationale des machinistes
et des travailleurs et travailleuses de l'aérospatial
15 août 2002

Dempsey, Lawrence
Secrétaire-trésorier national
Gilde de la marine marchande du Canada
2 février 2005

De Riggi, M. Angelo
Agent de renseignements
Unité mixte des enquêtes sur le crime organisé, Gendarmerie
royale du Canada
5-6 novembre 2001

Desrosiers, Adjudant-chef Christian
5^e Régiment d'artillerie légère du Canada
24 septembre 2003

deVries, Adjudant-chef (Adjuc) Nicolas (à la retraite)
Bandes militaires
31 janvier 2005

Dewitt, Dr. David
Directeur, Centre des études internationales et de
sécurité
Université York
2 décembre 2004

Dietrich, Adjudant-chef Dan
Adjudant-chef
1ère Division aérienne du Canada
18-22 novembre 2001

Ditchfield, M. Peter
Sous-chef, Organized Crime Agency of British
Columbia
18-22 novembre 2001

Douglas, Lieutenant-colonel Brian
École D'Artillerie
B.F.C. Gagetown, Défense nationale
31 janvier 2005

Downton, Caporal-chef Doug
426e Escadre d'entraînement
BFC Trenton
25-27 juin 2002

Doyle, Lieutenant-colonel Bert
Commandant, 402e escadron
17e escadre, Winnipeg
18-22 novembre 2001

Duchesneau, M. Jacques
Président et premier dirigeant, Administration
canadienne de la sûreté du transport aérien
25 novembre 2002

Dufresne, Caporal
Unité du service postal des Forces canadiennes, BFC Trenton
25-27 juin 2002

Dumais, Lieutenant général Marc J.
Sous-chef d'état-major de la Défense
Défense nationale
6 juin 2005

Dunn, Major-général, Michael
Directeur adjoint, Plans et politique stratégique
Le Pentagone, (États-Unis)
6 février 2002

Earnshaw, Commandant Paul F.
Centre conjoint d'information et de surveillance
océanique Trinity
ministère de la Défense nationale
22 septembre 2003

Elcock, M. Ward
Directeur
Service canadien du renseignement de sécurité
14 août 2002, 17 février 2003

Ellis, Capitaine Cameron
BFC Petawawa
25-27 juin 2002

Ellis, Mme Karen
Sous-ministre adjointe (Infrastructure et environnement)
Défense nationale
6 juin 2005

Erkebaev, député, L'honorable Abdygany
Président de l'Assemblée législative
République de Kirgiz
12 mai 2003

Droz, M. Pierre
Surintendant adjoint, Police criminelle
Gendarmerie royale du Canada
5-6 novembre 2001

Dufour, Major Rénald
Commandant, 58th Air Defence Battery
BFC Valcartier
24 septembre 2003

Duguay, M. Yves
Directeur principal, Gestion des risques - sécurité
organisationnelle
Air Canada
18-22 November 2001

Duncan, M. Mark
Vice-président, Opérations Administration canadienne de la
sûreté du transport aérien
25 novembre 2002

Durocher, Capitaine Pascal
Commandant adjoint
2e Escadron, BFC Kingston
7-9 mai 2002

Edmonds, Capitaine (N) David
Chef d'état-major, Personnel et formation
Ministère de la Défense nationale
25 septembre 2003

Elliott, M. William
Sous-ministre adjoint, Groupe de la sécurité et sûreté,
Transports Canada
27 novembre 2002, 2 décembre, 2002, 5 mai 2003

Ellis, Colonel Jim
2e commandant, Opération Peregrine
Défense nationale
1 mars 2005

Enger, Inspecteur T.G. (Tonia)
Division des opérations
Gendarmerie royale du Canada
18-22 novembre 2001

Evans, Mme Daniela
Chef, Opérations maritimes
Agence des douanes et du revenu du Canada
18-22 novembre 2001

Wraire, Lieutenant-général (retraité) Richard J.
Conférence des associations de la défense
9 avril 2004

Wagan, M. Wayne
Union canadienne des employés des transports (UCET)
février 2005

Waltenrath, M. Richard
Directeur principal
Sécurité nationale (États-Unis)
février 2002

Warmer, M. Rick
Commission, Est de l'Ontario
Citoyenneté et immigration Canada
9 mai 2002

Werguson, M. Brian
Sous-ministre adjoint, Services aux anciens
combattants
Anciens combattants Canada
2-24 janvier 2002

Wernie, M. Iain, directeur général, Opérations de
Sécurité, Air Canada
2 juin 2002

Wields, M. Dave
Chef du Service des incendies
Ville de Windsor
2 février 2003

Wisher, Capitaine Kent
J
FC Kingston
79 mai 2002

Wix, James
Sous-ministre adjoint intérimaire, Relations bilatérales
Affaires étrangères Canada
8 mai 2006

Fadden, M. Richard
Sous-greffier, conseiller juridique et coordonnateur,
Sécurité et renseignement
Bureau du Conseil privé
29 janvier 2002

Falconer, Capitaine Vic
Coordonnateur de l'éducation sur la drogue, Services
de santé -- Formation (Pacifique)
Forces maritimes du Pacifique
18-22 novembre 2001

Fantino, M. Julian
Chef du Service de la police de Toronto
6 mai 2002

Farr, M. Bruce
Chef et directeur général, Services médicaux d'urgence
de Toronto
Ville de Toronto
30 octobre 2003

Fergusson, M. James
Centre pour des études de la défense et de la sécurité,
Département des études politiques
Université de Manitoba
10 mars 2005

Ferris, M. John
Faculté des Sciences sociales, Programme des relations
internationales
Université de Calgary
8 mars 2005

Fisher, OC, 2^e peloton, Greg
The Black Watch
5-6 novembre 2001

Fonberg, M. Robert
Sous-secrétaire du cabinet, Opérations
Bureau du Conseil privé
17 mars 2003

Flack, M. Graham
Directeur d'opérations, Groupe de travail sur les
frontières
Bureau du Conseil privé
17 mars 2003, 23 février 2004

Flagel, M. Brian

Directeur, Services frontaliers des douanes, Agence des douanes et du revenu du Canada
18-22 novembre 2001

Flynn, Commandant Steven

Garde côtière américaine et attaché supérieur de recherche, Études sur la sécurité nationale, Council on Foreign Relations
4 février 2002

Forcier, Contre-amiral J.Y.

Commandant, MARPAC
Défense nationale
28 février 2005

Forgie, M. John

Superviseur de l'exécution de la loi, Vancouver
Citoyenneté et Immigration Canada
18-22 novembre 2001

Foster, Lieutenant-colonel Rob

Commandant intérimaire, 8e Escadron de Maintenance (Air), BFC Trenton
25-27 juin 2002

Francis, Adjudant Charles

Escadron Bravo
BFC Kingston
7-9 mai 2002

Frapplier, Lieutenant-colonel Jean

Commandant, 12th Canadian Armoured Regiment, BFC Valcartier
24 septembre 2003

Fraser, Mme Sheila

Vérificatrice générale du Canada
10 décembre 2001 / 6 décembre 2004

Frerichs, Soldat Travis

BFC Kingston
7-9 mai 2002

Froeschner, Major Chris

Commandant intérimaire
429e Escadron, BFC Trenton
25-27 juin 2002

Fleshman, M. Larry

Directeur général, Service à la clientèle (aéroport Pearson), Air Canada
24 juin 2002

Forcier, Vice-amiral J.C.J.Y. Forcier

Commandant, Commandement Canada
Défense nationale
8 mai 2006

Forcier, Commodore Jean-Yves

Chef d'état-major J3, sous-chef d'état-major de la Défense
Ministère de la Défense nationale
18 juillet 2001

Fortin, Lieutenant-colonel Mario

Commandant intérimaire
426e Escadron, BFC Trenton
25-27 juin 2002

Fox, Mr. John

Représentant régional, Nouvelle Écosse
Union of Canadian Transportation Employees
22 septembre 2003, 2 février 2005

Frapplier, M. Gerry

Directeur général, Sûreté et préparatifs d'urgence, président du Groupe de travail interministériel sur la sécurité maritime, ministère des Transports
7 avril 2003, 2 juin 2003

Fraser, Contre-amiral, Jamie D.

Commandant
Forces maritimes du Pacifique
18-22 novembre 2001

Frederick, Caporal

8e Escadron de maintenance (Air)
BFC Trenton
25-27 juin 2002

Fries, M. Rudy

Coordonnateur de la gestion des mesures d'urgence, Communauté de London-Middlesex, Ville de London
31 mars 2003

Gadula, Mr. Charles

Directeur général, Direction générale de la flotte, Services maritimes
ministère des Pêches et des Océans
7 avril 2003

Gagné, Major M.K.
1^{er} Battalion Princess
Défense nationale
10 mars 2005

Gagnon, M. Jean-Guy
Directeur adjoint, Direction des enquêtes, Service de
Police de Montréal
15 septembre 2003

Garnett, le vice-amiral (retraité) Gary Vice-président
national pour les affaires maritimes, Ligue navale du
Canada
12 mai 2003

Gauthier, Caporal
1^{er} Escadron des mouvements aériens
FC Trenton
15-27 juin 2002

Gauthier, Major-général Michael J.C.M.
ISC, CD, J2/Directeur général du renseignement
Défense nationale
13 décembre 2004

Gauvin, Commodore, Jacques J.
Chef d'état-major adjoint par intérim de la Force
maritime
Défense nationale
13 décembre 2001

Gibbons, L'honorable Jim
Membre (républicain - Nevada)
Comité special de la Chambre sur le renseignement
(États-Unis)
1^{er} février 2002

Gilbert, Adjudant chef, Daniel
Ministère de la Défense nationale
13 décembre 2001

Gilkes, Lieutenant-colonel B.R.
The Own Calgary Regiment
Défense nationale
18 mars 2005

Gagnon, Major Alain
Commandant, Centre de recrutement des Forces canadiennes,
BFC Borden
25-27 juin 2002

Gardner, Major Craig
2^e groupe-brigade mécanisé
BFC Petawawa
25-27 juin 2002

Garnon, capitaine de corvette Daniel, Contrôleur,
ministère de la Défense nationale
25 septembre 2003

Gauthier, Lieutenant-général J.C.M. Gauthier
Commandant, Commandement de la Force expéditionnaire du
Canada
Défense nationale
8 mai et 29 mai 2006

Gauvin, Commodore, Jacques J.
Chef d'état-major adjoint par intérim de la Force
maritime
Défense nationale
3 décembre 2001

Giasson, M., Daniel
Directeur des opérations, Sécurité et renseignement
Bureau du Conseil privé
8 et 29 janvier 2002

Giffin-Boudreau, Mme Diane Directrice générale par
intérim, Région de l'Atlantique, Citoyenneté et
Immigration Canada
22 septembre 2003

Gilbert, M. Emory
Surintendant d'état-major, Services de soutien
opérationnel, Police de Toronto, Ville de Toronto
30 octobre 2003

Gilmour, Wendy
Directrice, Groupe des opérations de maintien de la paix,
Secrétariat pour le Groupe de travail pour la stabilisation et la
reconstruction
Affaires étrangères Canada
29 mai 2006

Gimblett, M. Richard
Chargé de recherche
Centre d'études en politiques étrangères, Université
Dalhousie
21 février 2005

Giroux, Caporal-chef
Centre de parachutisme du Canada
BFC Trenton
25-27 juin 2002

Gludo, Colonel J.D.
Commandant, 41e Groupe-brigade du Canada, Défense
nationale
8 mars 2005

Goetz, Capitaine J.J.
2e groupe-brigade mécanisé
BFC Petawawa
25-27 juin 2002

Goss, L'honorable Porter
Président, Comité special de la Chambre sur le
renseignement (É-U)
6 février 2002

Goupil, Inspector Pierre
Direction de la protection du territoire, Unité
d'urgence, région ouest, Sûreté du Québec
5-6 novembre 2001

Graham, M. Erin
Responsable de la sécurité, Service regional de santé
23 septembre 2003

Grandy, M. Brian
Directeur régional intérimaire, Région de l'Atlantique,
Agence des douanes et du revenu du Canada
22-24 janvier 2002

Gray, P.C., Très honorable Herb
Président et commissaire
Section canadien
International Joint Commission
29 mars 2004

Grégoire, M. Marc
Sous-ministre adjoint, Groupe de la sécurité et sûreté
Transports Canada
25 février 2004

Girouard, Commodore Roger
Commandant, CANFLTPAC
Défence nationale
28 février 2005

Glencross, Capitaine, Révérend Bruce
Aumônier du régiment
The Black Watch
5-6 novembre 2001

Goatbe, M. Greg
Directeur général, Direction stratégique des
programmes, Agence des douanes et du revenu du
28 janvier 2002

Goodall, M. Bob
Surintendant, Bureau de soutien à la circulation et aux
services régionaux
Police provinciale de l'Ontario
30 octobre 2003

Gotell, Adjudant-chef Peter
Opérations
12e Escadre Shearwater
22-24 janvier 2002

Graham, Corporal-chef
8e Escadron de maintien (Air)
BFC Trenton
25-27 juin 2002

Granatstein, Dr. Jack
Président, Council for Defence and Security in the 21st Century
27 mai 2002, 28 avril 2004

Grant, Capitaine Timothy J.
Commandant, 1 Canadian Mechanized Brigade Group
Défence nationale
7 mars 2005

Green, Major Bill
Commandant, Saskatchewan Dragoons (Moose Jaw)
27 janvier 2002

Gregory, Matelot-chef
Département des ressources humaines de l'administration de
l'Escadre
BFC Trenton
25-27 juin 2002

Grue, M. Tom
Surintendant, Services de police
Ville d'Edmonton
8 janvier 2003

Guindon, Capitaine (M) Paul
Division des sous-marins
Forces maritimes de l'Atlantique
2-24 janvier 2002

Gupta, Lieutenant-colonel Ranjeet K.
École du Génie Militaire des Forces Canadiennes
Défense nationale
C.F.C. Gagetown
1 janvier 2005

Haeck, Lieutenant-colonel Ken F.
Commandant, École d'artillerie IFT
FC Gagetown
2-24 janvier 2002

Hamel, MWO Claude
Sergeant-Major régimentaire désigné
The Black Watch
6 novembre 2002

Hansen, Superintendent Ken
Directeur, Exécution des lois fédérales
Gendarmerie royale du Canada
avril 2003, 9 juin 2003

Harlick, M. James
Sous-ministre adjoint, Bureau de la protection des
infrastructures essentielles et la protection civile
Ministère de la Défense nationale
9 juillet 2001, 20 et 27 octobre 2003

Hart, Caporal
Département des ressources humaines de l'administration de
Escadre
FC Trenton
5-27 juin 2002

Haslett, Lieutenant Adam
Officier de la logistique et directeur de cours
The Black Watch
6 novembre 2002

Haydon, Dr. Peter T.
Chargé de recherche au Centre d'études sur les
politiques étrangères
Université Dalhousie
3 avril 2003, 1 février 2005

Guevremont, Benoît
Escadron Gulf
BFC Kingston
7-9 mai 2002

Gutteridge, M. Barry
Commissaire, Travaux et Services d'urgence, Ville de
Toronto
30 octobre 2003

Haché, Colonel Mike
Directeur, Politique de l'hémisphère ouest
Défense nationale
11 avril 2005

Hall, Major Steve
Commandant adjoint, École de l'électronique et des
communications des Forces canadiennes, BFC Kingston
7-9 mai 2002

Hammond, Major Lee
Artillerie, BFC Petawawa
25-27 juin 2002

Hapgood, Adjudant John
Centre de parachutisme du Canada
BFC Trenton
25-27 juin 2002

Harrison, Capitaine (M) R.P. (Richard)
Sous-chef d'état major, responsable des opérations,
Forces maritimes du Pacifique
18-22 novembre 2001

Harvey, Lieutenant-commandore Max
Commandant
N.C.S.M. Cabot
2 février 2005

Hatton, Commandant Gary
Commandant, NCSM Montreal
Forces maritimes de l'Atlantique
22-24 janvier 2002

Hazelton, Lieutenant Colonel, Spike
Commandant, École de l'Armée blindée
BFC Gagetown
22-24 janvier 2002

Hearn, Brigadier-général, T.M.

Directeur général, Politiques et planification en ressources humaines (militaires), Défense nationale
10 décembre 2001

Heinbecker, M. Paul

Ancien ambassadeur aux Nations Unies
À titre individuel
21 février 2005

Heisler, M. Ron

Directeur des opérations, Centre d'Immigration Canada, Halifax
Citoyenneté et de immigration Canada
22 septembre 2003

Hendel, Commodore (à la retraite) Hans

Consultant, Collège des Forces canadiennes
28 avril 2003

Henneberry, Lieutenant-commandant,
Commandant,

Commandement de la force aérienne du Pacifique
18-22 novembre 2001

Henschel, le surintendant Peter

Direction des services fédéraux
Gendarmerie royale du Canada
9 juin 2003

Hickey, M. John

Député à la Chambre d'assemblée
Lac Melville
3 février 2005

Hildebrand, Sergeant F.D. (Fred)

Division "H", Service divisionnaire de la police criminelle, GRC
22 septembre 2003

Hill, M. Dave

Président, Partenariat des préparatifs d'urgence pour la capitale
Ville d'Edmonton
28 juin 2003

Hillmer, Dr. Norman

Professeur d'Histoire et d'Affaires internationale
Université Carleton
1 novembre 2004

Hébert, Mme Barbara

Directrice régionale, Douanes, Division du Grand Toronto, Agence des douanes et revenue du Canada
24 juin 2002

Heimann, Dr. Alan

Médecin hygiéniste
Ville de Windsor
27 février 2003

Henault, Général, Raymond R.

Chef d'état-major de la Défense
Ministère de la Défense nationale
3 décembre 2001

Henderson, Major Georgie

Adjoint A3
BFC Trenton
25-27 juin 2002

Henry, Dr. Bonnie

Médecin hygiéniste adjoint
Ville de Toronto
30 octobre 2003

Herbert, M. Ron

Directeur général des opérations nationales
Anciens combattants Canada
22-24 janvier 2002

Hickey, Capitaine (M) Larry

Chef d'état-major adjoint, Plans et opérations (pour les forces maritimes de l'Atlantique), Défense nationale
16 juin 2003

Hildebrandt, Capitaine Gerhard

Centre de parachutisme du Canada
BFC Trenton
25-27 juin 2002

Hillier, Général Rick

Chef d'état-major de la défense
Défense nationale
30 mai 2005

Hincke, Colonel, Joe

Commandant
12e Escadre Shearwater
22-24 janvier 2002

ANNEXE XIII

Ont discuté avec le Comité

lines, Colonel, Glynne
Directeur, Gestion de l'information (Air), chef d'état-major de la Force aérienne, Défense nationale
8 juillet 2001

Cooper, Jack
Sous-directeur (Opérations)
Service canadien de la renseignement de sécurité
9 mai 2006

cornbarger, M. Chris
Directeur
Sécurité nationale (États-Unis)
février 2002

owe, Caporal Kerry
Services techniques de la Base des Forces de Borden, BFC
Borden
5-27 juin 2002

unt, M. Baxter
Ambassade des États-Unis au Canada
5 août 2002

upe, Caporal-chef Bryan
46^e Escadron d'entraînement
BFC Trenton
2-27 juin 2002

tonna, M. Mario
Ingénieur municipal
Ville de Windsor
1 décembre 2004

lkster, M. Norman
Président, KPMG Investigation and Security Inc.
Ancien commissaire de la GRC
1 octobre 2001

lwin, Brigadier-général S.M.
Chef de la direction de l'Agence de logement des Forces
canadiennes
Défense nationale
6 juin 2005

Jackson, Major David
J
BFC Kingston
7 mai 2002

Holman, Major général (ret) Fraser
Collège des Forces canadiennes (Toronto)
Défense nationale
27 juin 2005

Horn, Lieutenant-colonel Bernd
BFC Petawawa
25-27 juin 2002

Hounsell, Caporal-chef Scott
École du génie électrique et mécanique des Forces canadiennes,
BFC Borden
25-27 juin 2002

Huebert, Dr. Rob
Professeur, Département des sciences politiques, Université de
Calgary
8 mars 2005

Hunter, L'honorable Duncan
Membre supérieur (républicain - Californie), Sous-
comité sur les approvisionnements militaires, Comité
de la Chambre sur le service armé, (Etats-Unis)
6 février 2002

Hynes, Major A.G.
Coordonateur de la réserve aérienne (Est)
Quartier général de la 1^{re} Division aérienne du Canada
1 février 2005

Idzenga, Major Ray
Commandant, Escadron du golfe
BFC Kingston
7-9 mai 2002

Innis, Capitaine Quentin
Instructeur, Centre de parachutisme du Canada
BFC Trenton
25-27 juin 2002

Issacs, Sergent, Tony
Technicien en recherche et sauvetage
Forces maritimes de l'Atlantique
22-24 janvier 2002

La priorité n° 1 du gouvernement

Jackson, Mme Gaynor

Directrice, Centre de ressources pour les familles des militaires

Forces maritimes du Pacifique

18-22 novembre 2001

Jarvis, Vice-amiral Greg

Sous-ministre adjoint (Ressources humaines – Militaires)

Défense nationale

21 février 2005

Jeffery, Lieutenant-général, M.K.

Chef d'état-major de l'Armée de terre

Ministère de la Défense nationale

3 décembre 2001, 14 août 2002

Jenkins, Mme Wilma

Directrice, Services d'immigration

Citoyenneté et immigration Canada

24 juin 2002

Job, M. Brian

Président, Institut des relations internationales

Université du Colombie-Britannique

1 mars 2005

Johnson, Capitaine Don

Président de l'Association des pilotes d'Air Canada

4 novembre 2002

Johnston, Contre-amiral (à la retraite) Bruce

28 avril 2003

Johnston, Kimber

Directeur général des Politiques stratégiques

Sécurité publique et de la Protection civile du Canada

15 février 2005

Joncas, Premier maître de première classe, Serge

Premier maître du Commandement maritime, Défense nationale

3 décembre 2001

Kasurak, M. Peter

Directeur principal, Bureau du Vérificateur général du Canada

10 décembre 2001

Janelle, Soldat, Pascal

BFC Kingston

7-9 mai 2002

Jean, M. Daniel

Sous-ministre adjoint, Développement des politiques et des programmes

Citoyenneté et immigration Canada

17 mars 2003

Jeffery, Lieutenant général (ret) Mike

27 juin 2005

Jestin, Colonel Ryan

Commandant base des Forces canadiennes, 3 GSS

Défense nationale

31 janvier 2005

Johns, M. Fred

Directeur général, Logistique et Stratégie de traitement, Poste Canada

15 août 2002

Johnson, Capitaine Wayne

J7, BFC Kingston

7-9 mai 2002

Johnston, Chef Cal

Chef de police

Ville de Regina

27 janvier 2003

Jolicoeur, M. Alain

Président

Agence des services frontaliers du Canada

11 avril 2005

Jurkowski, Brigadier-général (retraité), David

Ancien chef d'état-major, Opérations interarmées, Défense nationale

1 octobre 2001

Kavanagh, M. Paul

Directeur régional, Sécurité et planification d'urgence
Transports Canada

24 juin 2002

Keane, M. John
Secrétaire adjoint délégué, Bureau des affaires de
l'hémisphère occidental
Département d'État (Etats-Unis)
12 février 2002

Lee, M. Graham
Chef de la sécurité portuaire
Administration portuaire de Vancouver
18-22 novembre 2001

Kelly, Adjudant-chef Michael
The Black Watch
5-6 novembre 2002

Kennedy, M., Paul
Sous-solliciteur général adjoint principal, Ministère du
Solliciteur général du Canada
13 janvier 2002, 24 février 2003,
15 février 2005

Keyes, M. Bob
Vice-président sénior, International
à la Chambre du commerce canadienne
12 décembre 2004

Kiloh, Inspecteur, D.W. (Doug)
Chef des cas majeurs
Gendarmerie royale du Canada
13-22 novembre 2001

King, Vice-admiral (à la retraite) James
Vice-président, Atlantique
CFN Consultants
2 mai 2003, 5 mai 2005

Kobolak, M. Tom
Agent principal de programme, Direction de la
contrebande et des services de renseignement, Agence
des douanes et du revenu du Canada
14 avril 2003

Koop, M. Rudy
Conseiller à la recherche, Section canadienne,
Commission mixte internationale
2 mars 2004

Kneale, M. John
Affaires étrangères Canada
14 avril 2005

Keating, Dr. Tom
Professeur, Département des sciences politiques, Université de
l'Alberta
7 mars 2005

Kelly, M. James C.
À titre d'individu
26 mai 2003

Kelly, Lieutenant colonel, W.J.
Planification des Forces et coordination du programme,
vice-chef d'état-major de la Défense
Défense nationale
18 juillet 2001

Kerr, Capitaine Andrew CD
The Black Watch
5-6 novembre 2002

Khokhar, M. Jamal
Ministre-conseiller (affaires du Congrès)
Ambassade du Canada (Washington)
4 février 2002

King, Lieutenant-colonel Colin
Commandant
Royal Regina Rifles (Regina)
27 janvier 2003

Kloster, M. Deryl
Directeur général, Service d'urgence
Ville d'Edmonton
28 janvier 2003

Koch, Major Pat
J5, BFC Kingston
7-9 mai 2002

Knapp, Caporal Raymond
Services techniques de la Base des Forces de Borden
BFC Borden
25-27 juin 2002

Krause, Lieutenant-colonel, Wayne
Commandant, 423e Escadron d'hélicoptères maritimes
12e Escadre Shearwater
22-24 janvier 2002

La priorité n° 1 du gouvernement

Krueger, Caporal-chef

8e Escadron de maintenance (Air)

BFC Trenton

25-27 juin 2002

Kummel, Colonel Steff J.

Défense nationale

10 mars 2005

Kwasnicki, Caporal Anita

BFC Kingston

7-9 mai 2002

Lacroix, Colonel Jocelyn P.P.J.

Commandant, 5e Groupe-brigade mécanisé du Canada, BFC

Valcartier

24 septembre 2003

Laflamme, M. Art

Représentant principal de Air Line Pilots Association,
International

14 août 2002

Lafrenière, Major Luc

Commandant, Headquarters and Signal Squadron

BFC Valcartier

24 septembre 2003

Lait, Capitaine de frégate K.B.

Direction – Qualité de vie, DQV 3 – Chef d'équipe des
politiques d'hébergement, Défense nationale

6 juin 2005

Landry, Adjudant-chef André

1er bataillon, Royal 22e Régiment

BFC Valcartier

24 septembre 2003

Landry, Inspector Sam

Officier responsable du Détachement aéroportuaire de
l'aéroport de Toronto

Gendarmerie royale du Canada

24 juin 2002

Laprade, Adjudant chef Daniel

Headquarters and Signal Squadron

BFC Valcartier

24 septembre 2003

Kubeck, Commandant Kimberley

Gestionnaire de projet contrôle naval de la navigation
commerciale – Renseignements, Défense nationale

25 septembre 2003

Kurzynski, Major Perry

Officier responsable, Centre d'opérations de recherche
et sauvetage

Forces maritimes de l'Atlantique

22-24 janvier 2002

Lachance, M. Sylvain

Directeur général intérimaire de la flotte, Garde côtière
canadienne

17 février 2003

Lacroix, Colonel Roch

Chef d'état-major

Quartier général du secteur de l'Atlantique de la force terrestre

Défense nationale

6 mai 2005

LaFrance, M., Albert

Directeur, Douanes, district du nord du Nouveau-
Brunswick, Agence des douanes et du revenu du
Canada

22-24 janvier 2002

Laing, Capitaine de vaisseau, Kevin

Directeur, Stratégie maritime, chef d'état-major des
Forces maritimes

Ministère de la Défense nationale

18 juillet 2001

Lalonde, Major John

Coordonnateur de la Réserve aérienne (Secteur de
l'Ouest)

Défense nationale

8 mars 2005

Landry, Lieutenant-colonel (à la retraite) Rémi

Groupe d'étude et de recherche sur la sécurité internationale,
Université de Montréal

2 juin 2005

Langelier, M. André

Directeur, Module de la protection des personnes et des
biens

Ville de Gatineau

3 février 2003

Laroche, Colonel J.R.M.G.

Défense nationale

2 mai 2005

arrabee, M. Bryan
Coordonnateur des Services sociaux d'urgence,
Commission des parcs et loisirs, Ville de Vancouver
30 janvier 2003

eb blanc, Mme Annie
Directrice intérimaire, Division de la technologie et de
l'accès légal
Soliciteur général du Canada
29 juillet 2001

efebvre, M. Denis
Premier vice-président
Agence des services frontaliers du Canada
février 2005

efebvre, M. Paul
Président, secteur 2323, de l'Association internationale des
machinistes et des travailleurs et travailleuses de l'aérospatial
5 août 2002

eighton, Lieutenant-commandant John
CFC Kingston
9 mai 2002

eonard, Lieutenant-colonel S.P.
Royal Newfoundland Regiment (1st Battalion)
février 2005

erhe, Commodore, E.J. (Eric)
Commandant, Flotte canadienne du Pacifique
Forces maritimes du Pacifique
11-22 novembre 2001

essard, Brigadier-général J.G.M.
Commandant des forces terrestres de la région centrale
2 décembre 2004

vy, M., Bruce
Directeur, Direction des relations transfrontalières avec
les États-Unis
Ministère des Affaires étrangères et du Commerce
international
2 janvier 2002

lienthal, Lieutenant-colonel Mark
Officier supérieur, Groupe de l'instruction de soutien des Forces
canadiennes
2-27 juin 2002

Last, Colonel David
Régistraire
Collège militaire royal du Canada
29 novembre 2004

LeBoldus, M. Mick
Représentant chef au Centre d'entraînement en vol de
l'OTAN
Bombardier aéronautique
9 mars 2005

Lefebvre, M. Denis
Commissaire adjoint, Agence des douanes et du revenu
Canada
6 mai 2004, 10 février 2003

Legault, M. Albert
Université du Québec à Montréal (UQAM)
21 février 2005

Lenton, Sous-commissaire, William
Gendarmerie royale du Canada
28 janvier 2002, 9 juin 2003

LePine, M. Peter
Inspecteur, Détachement de Halifax
GRC
23 septembre 2003

Leslie, Major-général Andrew
Forces canadiennes
29 novembre 2004

Lester, M. Michael
Directeur général, Organisation des mesures
d'urgence, province de la Nouvelle-Écosse
23 septembre 2003

Lichtenwald, Chef Jack
Chef des pompiers
Ville de Regina
27 janvier 2003

Loeppky, Sous-commissaire, Garry
Opérations
Gendarmerie royale du Canada
22 octobre 2001 / 2 décembre 2002

La priorité n° 1 du gouvernement

Logan, Major Mike

Agent administratif adjoint, Groupe de l'instruction de soutien
des Forces canadiennes, BFC Borden
25-27 juin 2002

Lucas, Brigadier général Dwayne

Directeur général – Gestion du programme
d'équipement aérospatiale, Défense nationale
27 juin 2005

Luciak, M. Ken

Directeur des Services médicaux d'urgence
Ville de Regina
27 janvier 2003

Lupien, Premier maître de première classe, R.M.

Adjudant chef des Forces canadiennes
Ministère de la Défense nationale
3 décembre 2001

Macaleese, Lieutenant-colonel Jim

Commandant
9^e Escadre (Gander)
2 février 2005

Macdonald, Lieutenant général (ret) George

CFN Consultants Ottawa
27 juin 2005

MacKay, Major Tom

The Black Watch
5-6 novembre 2002

MacIsaac, Capitaine de vaisseau

Commandant de la BFC Halifax
Défense nationale
6 mai 2005

MacLaughlan, M. Craig

Directeur général, Organisation des mesures d'urgence
Province de la Nouvelle-Écosse
6 mai 2005

MacLeod, Colonel, Barry W.

Commandant, 3^e Groupe de soutien de secteur, BFC
Gagetown
22-24 janvier 2002

Macnamara, Brigadier-général (à la retraite) W. Don

Président, L'Institut de la Conférence des associations
de la défense
3 mai 2004

Loschiuk, Ms Wendy

Directrice principale
Bureau de la Vérificatrice générale du Canada
6 décembre 2004

Lucas, Major-général, Steve

Commandant, 1^{ère} Division aérienne du Canada
Région canadienne du NORAD
18-22 novembre 2001

Luloff, Mme Janet

Directrice par intérim, Affaires réglementaires, Groupe
de la sécurité et sûreté, Transports Canada
27 novembre 2002, 2 décembre 2002

Lyrette, Soldat Steve

BFC Kingston
7-9 mai 2002

Macdonald, Lieutenant général G.

Vice-chef d'état-major de la Défense
Ministère de la Défense nationale
28 janvier 2002, 6 mai 2002,
14 août 2002, 23 février 2004

Mack, Contre-amiral Ian

Attaché militaire
Ambassade du Canada (Washington)
4 février 2002

Mackenzie, Major-général (à la retraite) Lewis

À titre d'individuel
6 décembre 2004

MacLaughlan, Surintendant C.D. (Craig), Officier

responsable, Services de soutien Division « H »
Gendarmerie royale du Canada
22 septembre 2003

MacLean, Vice-amiral Bruce

Chef d'état-major de la Force maritime
Défense nationale
14 février 2005

Macnamara, M. W. Donald

Senior Fellow
Université Queen's
29 novembre 2004

MacQuarrie, Capitaine Don

J6
BFC Kingston
7-9 mai 2002

Laddison, Vice-amiral Greg
Sous-chef d'état-major de la Défense, Ministère de la Défense
Nationale
15 mai 2002, 14 février 2005

Laher, Lieutenant Earl
ESR
FC Gagetown
11-24 janvier 2002

Laines, Warren
Directeur, Service à la clientèle (aéroport Pearson)
Air Canada
15 juin 2002

Lalboeuf, Caporal Barry
FC Kingston
9 mai 2002

Lallory, M. Dan
Chef des opérations, Port de Lansdowne
Agence des douanes et du revenu du Canada
9 mai 2002

Lanning, Caporal Rob
Services techniques de la Base des Forces de Borden, BFC
Borden
15-27 juin 2002

Lanuel, M. Barry
Gordonnateur, Organisation des mesures d'urgence
Ville de Halifax
13 septembre 2003 / 6 mai 2005

Larsh, Howie
Institut de la conférence des associations de la défense
(Ottawa)
27 juin 2005

Lartin, M. Ronald
Gordonnateur de la planification d'urgence
Ville de Vancouver
20 janvier 2003, 1 mars 2005

Lason, M., Dwight
Président, Commission permanente mixte de défense
(États-Unis)
Le Pentagone
6 février 2002

Magee, M. Andee
Maître de chien
Agence des douanes et du revenu du Canada
7-9 mai 2002

Maillet, Adjudant-chef de l'école par intérim, Joseph
École de l'électronique et des communications des Forces
canadiennes
BFC Kingston
7-9 mai 2002

Maisonneuve, major-général, J.O. Michel
Sous-chef d'état-major adjoint
Ministère de la Défense nationale
22 octobre 2001

Malec, M., George
Capitaine adjoint de port sur la sécurité portuaire
Administration portuaire de Halifax
22-24 janvier 2002

Mandel, M. Stephen
Maire suppléant et conseiller
Ville d'Edmonton
28 janvier 2003

Manson, Général (ret) Paul D.
L'Institut de la conférence des associations de la défense
(Ottawa)
27 juin 2005

Marcewicz, Lieutenant-colonel
Commandant de Base, BFC Edmonton
Défense nationale
7 mars 2005

Martin, Mme Barbara
Directrice, Division des relations de la Défense et de la sécurité
Affaires étrangères Canada
11 avril 2005

Mason, Lieutenant-colonel, Dave
Commandant, 12e Escadron de maintenance (Air)
12e Escadre Shearwater
22-24 janvier 2002

Mason, Mme. Nancy
Directrice, Bureau des affaires canadiennes,
Département d'État (États-Unis)
6 février 2002

La priorité n° 1 du gouvernement

Massicotte, Mme Olga
Directrice générale, région de l'Atlantique
Anciens combattants Canada
22-24 janvier 2002

Matte, Colonel Perry
Commandant, 14e escadre
Défense nationale
5 mai 2005

Mattiussi, Ron
Directeur, Planification et service de gestion
Ville de Kelowna
1 mars 2005

McAdam, Lieutenant-colonel Pat
École de la tactique, B.F.C. Gagetown
Défense nationale
31 janvier 2005

McCuaig, Bruce
Sous-ministre adjoint, Division des politiques, des planifications
et des normes
Ministère des Transports de l'Ontario
1 décembre 2004

McIlhenny, M., Bill
Directeur pour le Canada et le Mexique
Conseil national de sécurité (États-Unis)
7 février 2002

McKay, L'honorable Peter, C.P., député
Ministre des Affaires étrangères
29 mai 2006

McKerrell, M. Neil
Chef, Gestion des situations d'urgence Ontario,
Ministère de la Sécurité communautaire
30 octobre 2003

McKinnon, Lieutenant-colonel DB
Régiment de l'Î.-P.-É.
1 février 2005

McLellan, L'honorable Anne, C.P., députée
Vice première ministre et ministre de la Sécurité publique et de
la Protection civile du Canada
15 février 2005 et 11 avril 2005

McLeod, M. Dave
Chef préposé d'escala de l'Association internationale des
machinistes et des travailleurs et travailleuses de l'aérospatial
15 août 2002

Matheson, Caporal
2e Escadron des mouvements aériens
BFC Trenton
25-27 juin 2002

Mattie, Adjudant-chef, Fred
12e Escadron de maintenance (Air)
12e Escadre Shearwater
22-24 janvier 2002

Maude, Caporal-chef Kelly
436e Escadron de transport
BFC Trenton
25-27 juin 2002

McCoy, Adjudant chef Daniel
Support Unit, 430th Helicopters Squadron
BFC Valcartier
24 septembre 2003

McDonald, Caporal Marcus
École du Service de santé des Forces canadiennes
BCF Borden
25-27 juin 2002

McInenly, M. Peter
Vice-président, Harmonisation de l'entreprise, Postes Canada
15 août 2002

McKeage, M. Michael
Directeur des opérations, Soins médicaux d'urgence,
Municipalité régionale de Halifax
23 février 2003

McKinnon, Chef, David P.
Chef de police
Service de police régional de Halifax
22-24 janvier 2002

McLean, Caporal
Opérations de l'Escadre
BFC Trenton
25-27 juin 2002

McLellan, M. George
Directeur général
Municipalité régionale de Halifax
23 septembre 2003

McManus, Lieutenant-colonel, J.J.
Commandant, 443^e escadron (MH)
Commandement de la force aérienne du Pacifique
8-22 novembre 2001

McNeil, Commodore, Daniel
Vice-chef d'état-major de la Défense
Ministère de la Défense nationale
8 juillet 2001

McLean, Caporal-chef Jorge
École de technologie et du génie aérospatial des Forces
canadiennes
5-27 juin 2002

McLellan, Lieutenant-colonel René
École d'Infanterie, B.F.C. Galetown
Défense nationale
1 janvier 2005

McLercer, M., Wayne
Vice-président intérimaire, Région de la Nouvelle-
Écosse
Customs Excise Union Douanes Accise (CEUDA)
2-24 janvier 2002

McLachaud, M. Jean-Yves
Directeur adjoint, Direction du support administratif,
Ville de Montréal
5 septembre 2003

Miller, Lieutenant-colonel Charlie
Commandant, 10^e Régiment d'artillerie de campagne de
Artillerie royale canadienne
Défense nationale
7 mars 2005

Miller, M. Marc
Directeur, Programme des études militaires et stratégiques
Université du Nouveau-Brunswick
4 janvier 2005

Mitchell, M., Barry
Directeur, Région de la Nouvelle-Écosse, Agence des
Douanes et du revenu du Canada
22-24 janvier 2002

Logan, M., Darragh
Directeur général des politiques en matière de
Programmes et de services, Services des Anciens
Combattants
Anciens combattants Canada
22-24 janvier 2002

McNeil, Contre-amiral Dan
Commandant, Force maritime de l'Atlantique
Défense nationale
6 mai 2005

McRoberts, Hugh
Vérificateur général adjoint
Bureau du vérificateur général du Canada
6 décembre 2004

Meisner, M. Tim
Directeur, Politiques et législation, Programmes
maritimes, Garde côtière canadienne
17 février 2003, 7 avril 2003

Melis, Mme Caroline
Directrice, Développement du programme, Direction
générale de l'exécution de la loi
Citoyenneté et immigration Canada
17 mars 2003

Merpaw, Mme Diane
Directrice adjointe, Élaboration des politiques et
coordination
Citoyenneté et immigration Canada
7 avril 2003

Middlemiss, Danford W
Professeur, Département des Sciences politiques
Université Dalhousie
12 mai 2003, 5 mai 2005

Miller, M., Frank
Directeur principal, conseiller militaire du Président
Conseil national de sécurité américain
7 février 2002

Minto, M., Shahid
Vérificateur général adjoint
Bureau du Vérificateur général du Canada
10 décembre 2001

Mitchell, Brigadier-général Greg
Commandant, Secteur de l'Atlantique de la Force
terrestre
22-24 janvier 2002

Morency, M. André
Directeur général régional, région de l'Ontario,
Transports Canada
24 juin 2002

La priorité n° 1 du gouvernement

Morris, Mme, Linda
Directrice, Affaires publiques
Administration portuaire de Vancouver
18-22 novembre 2001

Moutillet, Capitaine Mireille
Officier d'état-major supérieur – politiques, Défense nationale
25 septembre 2003

Mundy, Capitaine de corvette Phil
N.C.S.M. Queen Charlotte
Défense nationale
1 février 2005

Murphy, Capitaine (M), R.D. (Dan)
Commandant adjoint, Flotte canadienne du Pacifique
Forces maritimes du Pacifique
18-22 novembre 2001

Murray, Major James
Commandant, École des Pompiers des Forces canadiennes, BFC
Borden
25-27 juin 2002

Mushanski, Lieutenant Commander Linda
Commandant du NCSM *Queen*
(Regina)
27 janvier 2003

Nelligan, John Patrick
Associé principal, cabinet d'avocats O'Brien Payne
LLP, Ottawa
2 décembre 2002

Neville, Lieutenant colonel Shirley
Officier d'administration de l'escadre et commandant
intérimaire de l'escadre
17e escadre
18-22 novembre 2001

Newton, Capitaine, John F.
Officier supérieur d'état-major, Opérations
Forces maritimes de l'Atlantique
22-24 janvier 2002

Nikolic, M. Darko
Directeur de District, District du St-Laurent
Agence des douanes et du revenu du Canada
7-9 mai 2002

Morton, Dr. Desmond
Professeur
Université McGill
15 novembre 2004

Mulder, Mr. Nick
Président, Mulder Management Associates
9 juin 2003

Munroe, Mme Cathy
Directrice régionale, Nord de l'Ontario
Agence des douanes et du revenu du Canada
7-9 mai 2002

Murray, Mme Anne C.
Vice-présidente, Affaires communautaires et
environnementales
Aéroport international de Vancouver
18-22 novembre 2001

Murray, M., Larry
Sous-ministre
Services des anciens combattants
22-24 janvier 2002

Narayan, M., Francis
Service de chiens détecteurs, Agence des douanes et du
revenu du Canada
18-22 novembre 2001

Neumann, Ms. Susanne M.
Division de la vérification
Agence des douanes et du revenu du Canada
18-22 novembre 2001

Newberry, Robert J.
Directeur principal, Sécurité du territoire
Le Pentagone
06 février 2002

Niedtner, Inspecteur Al
Police de Vancouver
(responsable de la Section des opérations et de la
planification d'urgence), Ville de Vancouver
30 janvier 2003

Noël, Adjudant-chef Donald
5e Ambulance de campagne
BFC Valcartier
24 septembre 2003

ANNEXE XIII

Ont discuté avec le Comité

Jordick, Brigadier-Général Glenn
Commandant adjoint, Système de la doctrine et de l'instruction
de la Force terrestre,
BFC Kingston
19 mai 2002

Normoyle, Ms. Debra
Directrice, Enforcement d'immigration
Agence des services frontières du Canada
13 février 2004

Rossal, Kim Richard
Professeur et chef
Département des études politiques
Université Queen's
9 novembre 2005

Bright, M., Gary
Directeur général, Opérations, Bureau de la protection
des infrastructures essentielles et de la protection civile
Ministère de la Défense nationale
9 juillet 2001, 20 octobre 2003

Donnell, Paddy
Institut de la conférence des associations de la
défense (Ottawa)
7 juin 2005

Hanlon, M., Michael
Attaché supérieur de recherche, Étude des politiques
étrangères
The Brookings Institution
février 2002

elchowiecki, Soldat Christian
BFC Kingston
9 mai 2002

rtiz, L'honorable, Solomon P.
Membre supérieur (démocrate - Texas)
Sous-comité sur l'état de préparation militaire, Comité
de la chambre sur le service armé (États-Unis)
février 2002

Ouellet, Major Michel
Commandant par intérim, 5e Bataillon des services du
Canada
BFC Valcartier
2 septembre 2003

Norman, Mark
Président, Daimler-Chrysler et
Président du Comité d'infrastructure du Conseil du Partenariat
du secteur canadien de l'automobile
1 décembre 2004

Normoyle, Mme Debra
Directrice générale, Direction générale de l'exécution
de la loi, Citoyenneté et immigration Canada
7 avril 2003

Nymark, Mme, Christine
Sous-ministre adjointe déléguée
Transports Canada
28 janvier 2002

O'Connor, L'honorable Gordon, C.P., député
Ministre de la Défense nationale
8 mai 2006

O'Donnell, Patrick J.
Président
L'Association canadienne de la défense industrielle
22 novembre 2004

O'Shea, M., Kevin
Directeur, Direction des relations générales avec les États-Unis
Ministère des Affaires étrangères et du Commerce international
28 janvier 2002

Orr, Major Ken
Officier supérieur d'état-major, Groupe de recrutement des
Forces canadiennes
BFC Borden
25-27 juin 2002

Ouellet, Adjudant-chef J.S.M.
5e Groupe-brigade mécanisé du Canada
BFC Valcartier
24 septembre 2003

La priorité n° 1 du gouvernement

Ouellette, Lieutenant-Colonel Bernard
Commandant, 2^e Bataillon, Royal 22^e Régiment, BFC
Valcartier
24 septembre 2003

Parks, Lieutenant-commandant Mike
Direction de l'instruction de l'Armée 5-4
BFC Kingston
7-9 mai 2002

Pasel, M. William
Coordonnateur des mesures d'urgence,
Service d'urgence de Hamilton
Ville de Hamilton
31 mars 2003

Paulson, Capitaine (M), Gary
Commandant, NCSM Algonquin
Forces maritimes du Pacifique
18-22 novembre 2001

Pearson, Lieutenant colonel Michael J.
Commandant, École d'infanterie SAT
BFC Gagetown
22-24 janvier 2002

Pelletier, France
Affaires législatives et réglementaires
Division du transport aérien du Syndicat canadien de la
fonction publique
25 novembre 2002

Pennie, Lieutenant général Ken
Chef d'état-major de la Force aérienne
Défense nationale
7 février 2005

Pentland, Charles
Centre des études politiques des relations internationales
Université Queen's
29 novembre 2004

Peters, Colonel, William
Directeur, Planification stratégique) Opérations
terrestres), chef d'état-major de l'Armée de terre,
Défense nationale
18 juillet 2001

Pettigrew, Caporal-chef Robert
École d'administration et de logistique des Forces canadiennes
BFC Borden
25-27 juin 2002

Parker, Major Geoff
Infanterie
BFC Petawawa
25-27 juin 2002

Parriag, Amanda
Le Centre de recherche et d'information sur le Canada (CRIC)
6 décembre 2004

Pataracchia, Lieutenant (N) John
Centre de recrutement des Forces canadiennes, Halifax
BFC Borden
25-27 juin 2002

Payne, Capitaine (M), Richard
Commandant, Installation de maintenance de la flotte de Cap
Scott
Forces maritimes de l'Atlantique
22-24 janvier 2002

Pellerin, Colonel (retraité), Alain
Directeur exécutif, Conférence des associations de la
défense
15 octobre 2001 / 27 juin 2005

Penner, Lieutenant-Colonel Doug
Commanding Officer, North Saskatchewan Regiment
(Saskatoon)
27 janvier 2003

Pennie, Lieutenant général (ret) Ken
CFN Consultants Ottawa
27 juin 2005

Pentney, Bill
Sous-procureur général adjoint
Ministère de la justice Canada
15 février 2005

Petras, Major-général H.M.
Chef, Réserve et cadet
Défense nationale
6 juin 2005

Pharand, M., Pierre
Directeur, Protection aéroportuaire
Aéroport de Montréal
5-6 novembre 2001

Pichette, M. Pierre-Paul
Directeur-adjoint, Service de la police de la
Communauté urbaine de Montréal
6 septembre 2003

Pigeon, M. Jacques
Vocat general principal et directeur ministère de la
Justice, Services juridiques, Transports Canada
décembre 2002

Pile, Commodore Ty
Commandant, Quartier général de la flotte canadienne de
l'Atlantique
Défense nationale
mai 2005

Pigrim, Surintendant, J. Wayne
Officier responsable de la Sous-direction des enquêtes relatives
à la sécurité nationale
Gendarmerie royale du Canada
juillet 2001

Pinsent, Major John
Centre de parachutisme du Canada
BFC Trenton
27 juin 2002

Poirier, Caporal-chef
Escadron de maintenance (Air)
BFC Trenton
27 juin 2002

Potvin, Capitaine (M) Gary
Commandant, NCSM Algonquin
Forces maritimes du Pacifique
22 novembre 2001

Poulin, Caporal Mario
Ble de la Police militaire des Forces canadiennes
BFC Borden
27 juin 2002

Pouffort, Colonel Marc
Commandement 34e groupe-brigade
Black Watch
novembre 2002

Purdy, Commissaire adjoint, Richard
Section des renseignements criminels
Gendarmerie royale du Canada
octobre 2001

Pichette, Mr. Pierre-Paul
Directeur-adjoint, Service de la police de la
Communauté urbaine de Montréal
5-6 novembre 2001

Pigeon, M., Jean François
Directeur intérimaire, Sécurité
Aéroports de Montréal
5-6 novembre 2001

Pile, Capitaine (M), T.H.W. (Tyron)
Commandant, groupe 4, Opérations maritimes
Forces maritimes du Pacifique
18-22 novembre 2001

Pilon, M. Marc
Analyste principal des politiques, Division des politiques en
matière de sécurité, Solliciteur général du Canada
24 février 2003

Pitman, Sergent, B.R. (Brian)
Forces conjointes du secteur riverain, Vancouver
Gendarmerie royale du Canada
18-22 novembre 2001

Poirier, M. Paul
Directeur, Division du renseignement et de la contrebande,
Région du Nord de l'Ontario
Agence des douanes et du revenu du Canada
7-9 mai 2002

Potvin, Corporal
8e Escadron de maintenance (Air)
BFC Trenton
25-27 juin 2002

Preece, Capitaine (M), Christian
Forces maritimes de l'Atlantique
22-24 janvier 2002

Primeau, M., Pierre
Enquêteur, Unité mixte des enquêtes sur le crime
organisé, Gendarmerie royale du Canada
5-6 novembre 2001

Purdy, Mme Margaret
Sous-ministre déléguée
Ministère de la Défense nationale
14 août 2002

La priorité n° 1 du gouvernement

Puxley, Mme Evelyn
Directrice, Direction du crime international et du terrorisme
Affaires étrangères Canada
11 avril 2005

Quinlan, Grant
Inspecteur de sécurité
Transports Canada
24 juin 2002

Randall, Dr. Stephen J.
Doyen, Faculté des Sciences sociales
Université de Calgary
8 mars 2005

Rathwell, M. Jacques
Responsable de la sécurité civile
Ville de Gatineau
3 février 2003

Reaume, M. Al
Chef adjoint, Service des incendies et du sauvetage,
Ville de Windsor
27 février 2003

Regehr, M. Ernie
Directeur général
Projet Ploughshares
21 mars 2005

Reid, Lieutenant-colonel, Gord
Commandant, École de navigation aérienne des Forces canadiennes
17e escadre
18-22 novembre 2001

Renahan, Capitaine Chris
Blindés
BFC Petawawa
25-27 juin 2002

Richmond, M., Craig
Vice-président, Opérations aéroportuaires
Aéroport international de Vancouver
18-22 nov. 2001

Riffou, Lieutenant-colonel François
Commandant, 1er Bataillon, Royal 22^e Régiment
BFC Valcartier
24 septembre 2003

Quick, M. Dave
Coordonnateur des plans d'urgence à la ville de Regina
27 janvier 2003

Raimkulov, M.P., Mr. Asan
République kirgyze
12 mai 2003

Rapanos, M. Steve
Chef des Services médicaux d'urgence
Ville d'Edmonton
28 janvier 2003

Read, M. John A.
Directeur général, Transport des marchandises dangereuses
Transports Canada
25 février 2004

Reed, L'honorable, Jack
Président (démocrate - Rhode Island)
Comité du Sénat sur les services armés (États-Unis)
5 février 2002

Reid, Adjudant-chef Clifford
École des Pompiers des Forces
BFC Borden
25-27 juin 2002

Reid, Adjudant Jim
Missiles de défense aérienne
BFC Petawawa
25-27 juin 2002

Richard, Adjudant-chef Stéphane
5e Bataillon des services du Canada BFC Valcartier
24 septembre 2003

Richter, Dr. Andrew
Professeur adjoint, Relations internationales et études stratégiques
Université Windsor
1 décembre 2004

Rivest, Caporal-chef Dan
École de technologie et du génie aérospatial des Forces canadiennes,
BFC Borden
25-27 juin 2002

Robertson, Contre-amiral Drew W.
Directeur général, politique et sécurité internationale
Défense nationale
3 février 2004, 11 avril 2005

Robinson, Sous-lieutenant Chase
The Black Watch
-6 novembre 2001

Rommes, Brigadier-général R.R.
Commandant Quartier général du secteur de
Atlantique de la force terrestre, Défense nationale
1 janvier 2005

Ross, Major général, H. Cameron
Directeur général, Politique de la sécurité
internationale
Ministère de la Défense nationale
3 janvier 2002

Ross, Dr. Douglas
Professeur, Faculté des sciences politiques
Université Simon Fraser
mars 2005

Rossell, Inspecteur Dave
Inspecteur, Opérations et soutien,
Police de Windsor, Ville de Windsor
7 février 2003

Rousseau, Colonel Christian
Commandant, 5e Groupe de soutien de secteur
Défense nationale
juin 2005

Rumsfeld, L'honorable Donald
Secrétaire de la Défense (États-Unis)
février 2002

Russell, M. Robert A., Assistant Commissaire adjoint,
Région de l'Atlantique, Agence des douanes et du
revenu du Canada
septembre 2003

Rutherford, Lieutenant-colonel Paul
Commandant, 73e Groupe des communications
Défense nationale
mars 2005

Robertson, M. John
Inspecteur en chef des bâtiments
Ville de Vancouver
30 janvier 2003

Rochette, Colonel J.G.C.Y.
Directeur général – Rémunération et avantages sociaux
Défense nationale
6 juin 2005

Rose, M., Frank
Adjoint, Politique de défense antimissiles
Le Pentagone
6 février 2002

Ross, M. Dan
Sous-ministre adjoint (Gestion de l'information)
Défense nationale
14 février 2005

Ross, Adjudant-maître Marc-André 58th Air Defence
Battery
BFC Valcartier
24 septembre 2003

Rostis, M. Adam
Agent de liaison pour les relations
fédérales/provinciales/municipales
Province de la Nouvelle-Écosse
6 mai 2005

Rudner, Dr. Martin
Directeur, Centre for Security and Defence Studies, Université
Carleton
3 juin 2004, 13 décembre 2004

Rurak, Mme Angela
Inspecteur des douanes
Agence des douanes et du revenu du Canada
7-9 mai 2002

Rutherford, Caporal-chef Denis
École des pompiers des Forces canadiennes
BFC Borden
25-27 juin 2002

Salesses, Lieutenant-colonel, Bob
Direction de la logistique, Sécurité nationale (États-
Unis)
Le Pentagone
6 février 2002

La priorité n° 1 du gouvernement

Samson, Adjudant-chef Camil
2e Bataillon, Royal 22^e Régiment
BFC Valcartier
24 septembre 2003

Sanderson, Chuck
Directeur général, Organisation de gestion des urgences
Province de Manitoba
10 mars 2005

Saunders, Capitaine Kimberly
Équipe d'intervention en cas de catastrophe
BFC Kingston
7-9 mai 2002

Schmick, Major Grant
Commandant, Centre de recrutement des Forces canadiennes,
BFC Borden
25-27 juin 2002

Scott, Dr. Jeff
Médecin hygiéniste
Province de la Nouvelle-Écosse
23 septembre 2003

Sensenbrenner, Jr., L'honorable, F. James
Président (républicain - Wisconsin)
Comité judiciaire de la Chambre (États-Unis)
7 février 2002

Shapardanov, M. Chris
Conseiller politique
Ambassade du Canada (Washington)
4 février 2002

Sheehy, Capitaine Matt
Président, Comité de la sécurité de l'Association des
pilotes d'Air Canada
4 novembre 2002

Sigouin, M. Michel
Directeur régional, Bureau régional de l'Alberta, du
Nort-Ouest et de Nunavut, Bureau de la protection des
infrastructures essentielles et de la protection civile
27 octobre 2003

Simmons, M., Robert
Directeur adjoint, Office of European Security and
Political Affairs, Bureau of European and Eurasian
Affairs
Département d'État (Etats-Unis)
6 février 2002

Samson, Brigadier-général, P.M.
Directeur général -- renseignement
Ministère de la Défense
22 octobre 2001

Saunders, Caporal Cora
16e Escadre
BFC Borden
25-27 juin 2002

Savard, Lieutenant-colonel Danielle
Commandant, 5e Ambulance de campagne
BFC Valcartier
24 septembre 2003

Scofield, M. Bruce
Directeur, Développement des politiques et
coordination internationale, Direction générale des
réfugiés, Citoyenneté et immigration Canada
17 mars 2003

Scott, Capitaine John
Centre du parachutisme du Canada
8 Escadre, BFC Trenton
25-27 juin 2002

Shadwick, Dr. Martin
Agrége de recherche, Centre des études internationales et de
sécurité
Université York
2 décembre 2004

Sharapov, M. Zakir
Député, République kirgyze
12 mai 2003

Sheridan, Norman
Directeur, Opérations passagers de l'Agence des
douanes et du revenu du Canada
24 juin 2002

Sing Tse, Hau
Vice-président
Direction générale de l'Asie
Agence canadienne de développement internationale
29 mai 2006

Sinclair, Ms. Jill

Directrice générale, Direction générale de la sécurité internationale
Ministère des Affaires étrangères et du Commerce international
7 mars 2003

Sinclair, Ms. Jill

Sous-ministre adjoint (A), Politique de sécurité globale, Ministère des Affaires étrangères et du Commerce international
28 janvier 2002 / 14 août 2002

Sirois, Lieutenant-colonel Sylvain
Commandant, 5e Régiment du génie
FC Valcartier
4 septembre 2003

Skelton, L'honorable, Ike

Membre supérieur (démocrate - Missouri), Comité de la Chambre sur les services armés (États-Unis)
6 février 2002

Kidd, Élève-officier Alden
The Black Watch
6 novembre 2002

Skidmore, Colonel Mark

Commandant, 2e group-brigade mécanisé canadien, BFC Petawawa
25-27 juin 2002

later, Mme Scenery C.

Agent des programmes, District du Vancouver métropolitain
Agence des douanes et du revenu du Canada
8-22 novembre 2001

Smith, Caporal

Unité du service postal des Forces canadiennes
BFC Trenton
25-27 juin 2002

Smith, Capitaine de vaisseau Andy

Officier commandant, Installation de maintenance de la flotte
Défense nationale
mai 2005

Smith, Bill

Surintendant principal
Gendarmerie royale du Canada
3 février 2005

Smith, M. Bob

Chef adjoint, Service des incendies et de sauvetage de Vancouver, Extinction des incendies et opérations
Ville de Vancouver
10 janvier 2003

Smith, M. Doug

Services techniques
Ville de Vancouver
30 janvier 2003

Smith, Caporal-chef Terry

6e Escadron de transport
BFC Trenton
25-27 juin 2002

Snow, Caporal-chef Joanne

École d'administration et de logistique des Forces canadiennes,
BFC Borden
25-27 juin 2002

Skolsky, Joel

Professeur des arts et Professeur des sciences politiques
Collège militaire royal du Canada
2 novembre 2004

Spraggett, Ernest

Directeur, Opérations commerciales de l'Agence des douanes et du revenu du Canada
24 juin 2002

Stacey, Caporal Derrick

Services administratifs de la Base des Forces de Borden
BFC Borden
25-27 juin 2002

Stairs, Denis

Professeur, Département des Science politiques
Université Dalhousie
5 mai 2005

Stark, Me, Richard

Avocat-conseil, Service fédéral des poursuites, Bureau régional du Québec
Ministère de la justice
15 novembre 2001

Stark, Lieutenant-commandant, Gary

Commandant, NCSM Whitehorse
Forces maritimes du Pacifique
18-22 novembre 2001

La priorité n° 1 du gouvernement

St-Cyr, Lieutenant-colonel Pierre
Commandant, Unité de soutien, 430e Escadron tactique
d'hélicoptères
BFC Valcartier
24 septembre 2003

Stewart, Adjudant Barton
École de l'électronique et des communications des Forces
canadiennes
BFC Kingston
7-9 mai 2002

Stewart, M. William
Chef et directeur general
Services d'incendie de Toronto
30 octobre 2003

St. John, M. Peter
Professeur (à la retraite)
Relations internationales
Université du Manitoba
25 novembre 2002

Stone, Caporal-chef
Centre de parachutisme du Canada
BFC Trenton
25-27 juin 2002

Stump, L'honorable, Bob
Président (républicain - Arizona)
Comité de la Chambre sur les services armés (États-
Unis)
6 février 2002

Sully, Ron
Sous-ministre adjoint, Programmes et Cessions
Transports Canada
7 février 2005

Szczerbaniwicz, Lieutenant-colonel, Gary
Commandant, 407e escadron
Commandement de la force aérienne du Pacifique
18-22 novembre 2001

Tait, M. Glen
Directeur, Service des incendies de Saint John, Ville de
Saint John
31 mars 2003

Tattersall, Lieutenant-commandant John
Direction de l'Instruction de l'Armée
BFC Kingston
7-9 mai 2002

Stevens, Cornemuseur major Cameron
The Black Watch
5-6 novembre 2002

Stewart, M., James
Ressources humaines civiles
Forces maritimes de l'Atlantique
22-24 janvier 2002

Stiff, M. Bob
Directeur général, Sécurité générale de Postes Canada
15 août 2002

St. John, Dr. Ron
Directeur general, Centre de mesures et
d'interventions d'urgence
10 février 2003

St-Pierre, M., Jacquelin
Commandant, chef du poste de quartier 5
Service de police de la Communauté urbaine de
Montréal
5-6 novembre 2001

Sullivan, Colonel C.S.
Commandant, 4e escadre Cold Lake
Défense nationale
7 mars 2005

Summers, Contre-amiral à la retraite Ken
Naval Officers Association of Vancouver Island
28 février 2005 / 27 juin 2005

Taillon, Paul
Directeur, revue et liaison militaire
Bureau du commissaire du Centre de la sécurité des
télécommunications
2 juin 2005

Tarrant, Lieutenant-colonel Tom
Directeur adjoint de l'entraînement
BFC Kingston
7-9 mai 2002

Taylor, L'honorable, Gene
Sous-comité sur les approvisionnements militaires,
Comité de la Chambre sur le service armé (États-Unis)
6 février 2002

ANNEXE XIII

Ont discuté avec le Comité

Taylor, M., Robert
Inspecteur, Police de Vancouver
8-22 novembre 2001

Thielmann, M., Mike
Directeur intérimaire, Division de la lutte contre le terrorisme
Ministère du Solliciteur général
9 juillet 2001

Thomas, Vice-amiral à la retraite Charles
Titre individuel
mars 2005

Thompson, Susan
Ancienne maire de la Ville de Winnipeg
Titre individuel
9 mars 2005

Tracy, Ms. Maureen
Directrice, Direction de la politique et opérations
Agence des services frontaliers du Canada
avril 2003

Tremblay, Lieutenant-colonel Éric
Commandant, 5e Régiment d'artillerie légère du Canada
FC Valcartier
4 septembre 2003

Trim, Caporal
16e Escadron de maintenance (Air)
Escadre Trenton
25-27 juin 2002

Tulenko, M., Timothy
Agent politique et militaire, Bureau des affaires canadiennes, Département d'État américain (États-Unis)
février 2002

Urga, M., Peter F.
Adjoint spécial, Sécurité nationale (États-Unis)
Pentagone
février 2002

Williger, Lieutenant colonel F.L.
Calgary Highlanders
Défense nationale
mars 2005

Taylor, L'honorable Trevor
Ministre des Pêches et de l'Aquaculture et ministre responsable du Labrador
Gouvernement de Terre-Neuve et Labrador
3 février 2005

Thibault, Caporal-chef Christian
Escadron Gulf
BFC Kingston
7-9 mai 2002

Thomas, Mr. John F.
Partenaire
BMB Consulting
9 juin 2003

Tracy, Mme Maureen
Chef par intérim, Contrebande, Renseignement et enquêtes,
Direction générale de l'exécution de la loi
Agence des services frontaliers du Canada
7 février 2005

Tremblay, Colonel Alain
Commandant, Centre de recrutement des Forces canadiennes,
BFC Borden
25-27 juin 2002

Tremblay, Capitaine de vaisseau Viateur
Commandant adjoint, Réserve navale 1
Défense nationale
25 septembre 2003

Trottier, Lieutenant-colonel (Res) Ron
Essex and Kent Scottish Regiment
Windsor Regiment
1 décembre 2004

Ur, Caporal Melanie
16e Escadre
BFC Borden
25-27 juin 2002

Verner, L'honorable Josée, C.P., députée
Ministre de la Coopération internationale
29 mai 2006

La priorité n° 1 du gouvernement

Wainwright, Lieutenant-colonel J.E.
Commandant, 16/17 Ambulance de campagne
Défense nationale
9 mars 2005

Ward, Caporal-chef Danny
École de technologie et du génie aérospatial des Forces
canadiennes
BFC Borden
25-27 juin 2002

Ward, Colonel, Mike J.
Commandant, Centre d'instruction au combat
BFC Gagetown
22-24 janvier 2002

Wareham, Caporal
8e Escadron de maintenance (Air)
8e Escadre Trenton
25-27 juin 2002

Warner, L'honorable, John
Membre supérieur (républicain - Virginie), Comité du
Sénat sur les services armés (États-Unis)
5 février 2002

Watt, Major John
Commandant, Escadron Bravo
BFC Kingstons
7-9 mai 2002

Weighill, M. Clive
Chef adjoint, Services de police
Ville de Regina
27 janvier 2003

Wells, Corporal Corwin
BFC Kingston
7-9 mai 2002

Westwood, Commodore Roger
Directeur général – Gestion du programme
d'équipement maritime, Défense nationale
6 juin 2005

Whitburn, Lieutenant-colonel, Tom
435e escadron
17e escadre
18-22 novembre 2001

Wamback, Lieutenant-commandant Arthur
Commandant, NCSM Windsor
Forces maritimes de l'Atlantique
22-24 janvier 2002

Ward, Élève-officier Declan
Étudiant
Université McGill
5-6 novembre 2002

Ward, Caporal-chef
Opérations de l'Escadre
8e Escadre Trenton
25-27 juin 2002

Wark, M., Wesley K.
Professeur agrégé, Département d'histoire
Trinity College, Université de Toronto
1 octobre 2001, 5 mai 2003, 27 juin 2005

Warren, M. Earle
Directeur général, Direction de la conception et de l'élaboration
des grands projets
Direction générale des douanes
Agence des douanes et du revenu du Canada
10 février 2003

Watts, Adjudant-chef, Ernest
3e Groupe de soutien de secteur
BFC Gagetown
22-24 janvier 2002

Weldon, L'honorable, Curt
Président (républicain - Pennsylvanie)
Sous-Comité sur les approvisionnements militaires,
Comité de la Chambre sur le service armé (États-Unis)
6 février 2002

Werny, Colonel W.S.
Officier commandant, Centre d'essais technique (aérospatial)
Défense nationale
7 mars 2005

Whalen, Soldat Clayton
BFC Kingston
7-9 mai 2002

White, Lieutenant (N) Troy
J2
BFC Kingston
7-9 mai 2002

Vicks, Majeur Brian
Commandant, 103e Escadron de recherche et de sauvetage
(Gander)
Défense nationale
février 2005

Villiams, Capitaine de vaisseau Kelly
Ancien commandant, NCSM Winnipeg
Défense nationale
2 septembre 2003

Vilmink, M. Chuck
Consultant
novembre 2004

Ving, M. Michael
Président national, Union canadienne des employés des
Transports
2 septembre 2003

Winn, Dr. Conrad
Président et PDG
OMPAS
décembre 2004

Woodburn, Commandant, William
Commandant, Division des sous-marins
Forces maritimes de l'Atlantique
2-24 janvier 2002

Wright, M. James R.
Sous-ministre adjoint
Politique mondiale et sécurité
Ministère des Affaires étrangères et Commerce
international
février 2004

Wynnyk, Colonel P.F.
Commandant, Unité de soutien de secteur
Défense nationale
mars 2005

Young, Brigadier-général G.A. (Res)
Commandant adjoint des forces terrestres de la région
centrale
décembre 2004

Young, Major Marc
Creston
mai 2002

Williams, Alan
Sous-ministre adjoint (Matériels)
Défense nationale
1 novembre 2004

Williams, Colonel Richard
Directeur politique de l'hémisphère occidentale, Défense
nationale
6 mai 2002 / 17 mars 2003

Wilson, M. Larry
Directeur régional, Maritimes
Garde côtière canadienne
22 septembre 2003

Wingert, Colonel Douglas
Directeur de l'état-major du programme d'équipement terrestre
Défense nationale
6 juin 2005

Wolsey, M. Randy
Chef des pompiers, Services de sauvetage, Division des
interventions d'urgence, Ville d'Edmonton
28 janvier 2003

Woods, Caporal Connor
École du Service de santé des Forces
BFC Borden
25-27 juin 2002

Wright, Robert
Commissaire
Agence des douanes et du revenu du Canada
6 mai 2002

Yanow, Contre-amiral (à la retraite) Robert
La ligue navale du Canada
1 mars 2005

Young, Dr. James
Sous-ministre adjoint, sécurité publique et commissaire
à la Sécurité communautaire et des Services
correctionnels
30 octobre 2003

Zaccardelli, Giuliano
Commissaire
Gendarmerie royale du Canada
8 et 29 mai 2006

ANNEXE XIV

Biographies des membres du Comité



L'honorable NORMAN K. ATKINS, sénateur

Le sénateur Atkins est né à Glen Ridge, au New Jersey. Sa famille est originaire de la Nouvelle-Écosse et du Nouveau-Brunswick, où il a longtemps séjourné. Diplômé du Collège Appleby à Oakville (Ontario) et de l'Université Acadia à Wolfville (Nouvelle-Écosse), il a étudié l'économie et obtenu en 1957 un baccalauréat ès arts. (Le sénateur Atkins a également reçu, en 2000, un doctorat honoris causa en droit civil de l'Université Acadia, son alma mater.)

Le sénateur Atkins a fait une carrière longue et émérite dans le domaine des communications, en l'occurrence comme cadre dans le secteur de la publicité. Ancien président de Camp Associates Advertising Limited, un cabinet ayant pignon sur rue à Toronto, le sénateur Atkins a également joué un rôle actif dans l'industrie, notamment au poste de directeur de l'Institut de la publicité canadienne qu'il a occupé au début des années 80.

Toujours dans le domaine des communications, le sénateur Atkins a, au fil des ans, participé à plusieurs causes importantes et organisé un grand nombre de manifestations. Pour ne citer que quelques-unes de ses nombreuses contributions, il a ainsi consacré son temps et ses énergies à Diabète Canada, à la Juvenile Diabetes Foundation, au Centre pour enfants Dellcrest, au Front commun pour la santé en Ontario, à la campagne Partenaire santé de la fonction publique fédérale ainsi qu'à la campagne de levée de fonds Camp Trillium – Rainbow Lake.

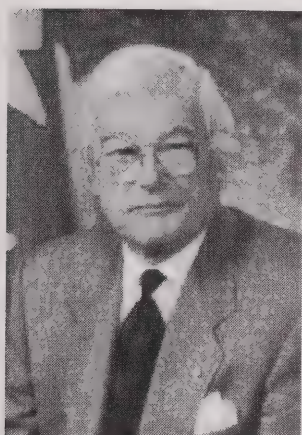
Le sénateur Atkins a également collaboré à l'Institut d'engagement politique et au Club Albany de Toronto. (C'est lorsqu'il était, au début des années 80, président de ce prestigieux cercle privé de Toronto, l'un des plus anciens au Canada, que ce cercle a ouvert ses portes aux femmes.)

Le sénateur Atkins s'est très tôt intéressé à la vie politique. Ainsi, pendant l'essentiel des 50 dernières années environ, il a été fort actif au sein du Parti progressiste-conservateur, aussi bien au niveau national qu'au niveau provincial,

en particulier en occupant des fonctions de responsabilité pendant plusieurs campagnes électorales et en faisant fonction de conseiller auprès du très hon. Brian Mulroney et du très hon. Robert L. Stanfield, ainsi qu'auprès de l'hon. William G. Davis.

Norman K. Atkins a été nommé au Sénat du Canada le 29 juin 1986. Depuis lors, il s'est révélé être un sénateur actif, attentif et informé. Il s'est ainsi tout particulièrement intéressé à un certain nombre de dossiers concernant l'éducation et la pauvreté. Il a également défendu la cause des anciens de la marine marchande canadienne en s'efforçant de faire reconnaître plus équitablement leurs états de service en temps de guerre.

Le sénateur Atkins est actuellement le président du caucus du Parti progressiste-conservateur au Sénat et le vice-président du Comité permanent de la régie interne, des budgets et de l'administration, et il est membre du Comité de la sécurité nationale et de la défense et du Sous-comité des affaires des anciens combattants. Il est le président honoraire de la Fondation Dalton K. Camp pour le journalisme à l'Université Saint-Thomas de Fredericton (Nouveau-Brunswick).



L'honorable TOMMY BANKS, sénateur

Le sénateur Tommy Banks est reconnu au Canada comme étant l'un de nos artistes les plus accomplis et les plus polyvalents. Il est le lauréat d'un prix Juno, d'un prix Gémeaux et du Grand Prix du Disque.

De 1968 à 1983, il a animé The Tommy Banks Show à la télévision. Le sénateur Banks a assuré la direction musicale des cérémonies des Jeux du Commonwealth, des Jeux mondiaux universitaires, d'Expo 1986, des XV^{es} Jeux olympiques d'hiver et de divers autres événements marquants et il a été le chef d'orchestre invité d'orchestres symphoniques au Canada, aux États-Unis et en Europe.

Le sénateur Banks a été président fondateur de l'Alberta Foundation for the Performing Arts. Il est titulaire d'un diplôme honorifique en musique du Collège Grant MacEwan et d'un doctorat honorifique en droit de l'Université de l'Alberta et lauréat du prix Sir Frederick Haultain. Il a également été reçu Officier de l'Ordre du Canada et décoré de l'Ordre de l'excellence de l'Alberta.

Tommy Banks a été convoqué au Sénat le 7 avril 2000. Le 9 mai 2001, le sénateur Banks a été nommé vice-président du Groupe de travail libéral du Premier ministre sur les questions urbaines.

En plus de faire partie du Comité permanent de la sécurité nationale et de la défense, il est président du Comité permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles et président du caucus libéral de l'Alberta au Parlement du Canada.

Ce natif de Calgary qui a toujours vécu en Alberta est déménagé à Edmonton en 1949 où il vit avec Ida, leurs enfants devenus adultes et leurs familles.



L'honorable LARRY W. CAMPBELL, sénateur

L'un des citoyens les plus connus et admirés de Vancouver, Larry W. Campbell est devenu maire de cette ville en 2002 après s'être distingué au cours d'une carrière de premier plan dans le domaine de l'application du droit et des enquêtes sur les décès. Il est déménagé à Vancouver en 1969, où il a travaillé au service de la GRC avant de devenir membre de son escouade antidrogue. En 1981, il s'est joint au ministère du Procureur général de la Colombie-Britannique et a joué un rôle décisif dans la création du premier bureau du coroner de la région de Vancouver, devenant coroner en chef en 1996. Ses expériences dans ce dernier poste l'ont amené à participer à l'élaboration de l'approche dite « des quatres piliers » visant la résolution du problème des stupéfiants dans le côté est de la ville. Elles l'ont inspiré, en outre, à devenir scénariste de la série télévisée *Da Vinci's Inquest*, fondée plus ou moins sur sa propre carrière, qui a remporté un prix Gémeaux. Titulaire d'une maîtrise en administration des affaires, Larry W. Campbell habite actuellement avec sa famille à Point Grey. Il siégera au Sénat à titre de membre du Parti libéral du Canada.



L'honorable JOSEPH A. DAY, sénateur

Le sénateur Joseph Day, qui a été nommé au Sénat par le très honorable Jean Chrétien, représente le Nouveau-Brunswick et la division sénatoriale de Saint John-Kennebecasis. Il siège au Sénat du Canada depuis le 4 octobre 2001.

Il fait actuellement partie du Comité sénatorial de l'agriculture et des forêts, de celui de la sécurité nationale et de la défense ainsi que du Sous-comité des anciens combattants. Parmi ses champs d'intérêt et de spécialisation, notons les suivants : sciences et technologie, défense, commerce international et droits de la personne, patrimoine et alphabétisation. Il est membre de plusieurs associations interparlementaires, dont l'Association législative Canada-Chine et l'Union interparlementaire.

Le sénateur Day, avocat et ingénieur néo-brunswickois bien connu, a eu une belle carrière privée en droit. Ses intérêts juridiques portent sur les brevets et les marques et sur la propriété intellectuelle. En plus d'avoir été admis aux barreaux du Nouveau-Brunswick, du Québec et de l'Ontario, il est spécialiste agréé en matière de propriété intellectuelle au Barreau du Haut-Canada et membre de l'Institut de la propriété intellectuelle du Canada. Récemment (1999-2000), il a agi comme président et directeur général de la New Brunswick Forest Products Association. En 1992, il s'est joint à titre de conseiller juridique à la J.D. Irving Ltd., conglomérat ayant d'importants intérêts dans des domaines comme la foresterie, les pâtes et papiers et la construction navale. Avant 1992, il a pratiqué le droit chez Gowling & Henderson à Kitchener-Waterloo, Ogilvy Renault à Ottawa et Donald F. Sim à Toronto, où sa carrière a démarré en 1973.

Membre actif de la collectivité, le sénateur Day occupe en ce moment la présidence de la fondation et du conseil d'administration du Dr. V.A. Snow Centre Nursing Home, de même que du conseil des associés des Archives provinciales du Nouveau-Brunswick. Parmi beaucoup d'activités bénévoles, il a rempli diverses fonctions à l'Association du Barreau canadien et dans d'autres organisations professionnelles, et a été président national de l'association des anciens (1996) et de la fondation (1998-2000) du Royal Military College Club of Canada.

Le sénateur Day a obtenu un baccalauréat en génie électrique du Collège militaire royal du Canada, un baccalauréat en droit de l'Université Queen et une maîtrise en droit du Osgoode Hall.



L'honorable COLIN KENNY, sénateur

Profil de carrière

L'honorable Colin Kenny a prêté serment le 29 juin 1984 à titre de représentant de la province de l'Ontario. Il a débuté sa carrière politique en 1968 en occupant le poste de directeur exécutif du Parti libéral de l'Ontario. De 1969 à 1979, il a exercé au bureau de premier ministre les fonctions d'adjoint spécial, de directeur des opérations et de conseiller en politique. Il a aussi été adjoint au secrétaire principal du premier ministre, le très honorable Pierre Trudeau.

Rôle au sein de comités

Au cours de sa carrière au Parlement, le sénateur Kenny a siégé à de nombreux comités, dont le Comité spécial sur le terrorisme et la sécurité (1986-1988 et 1989-1991), le Comité mixte spécial sur la politique de défense du Canada (1994), le Comité permanent des banques et du commerce, le Comité permanent des finances nationales et le Comité permanent de la régie interne, des budgets et de l'administration.

Il est actuellement président du Comité permanent de la sécurité nationale et de la défense et vice-président du Comité spécial sur les drogues illicites. Il siège aussi au Comité directeur du Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles.

Questions de défense

Le sénateur Kenny a été élu rapporteur du Comité de la défense et de la sécurité de l'Association parlementaire de l'OTAN. Il occupait auparavant les postes de président de la sous-commission de l'avenir de la sécurité et de la capacité de défense et de vice-président de la sous-commission sur l'avenir des forces armées de l'Association parlementaire de l'OTAN.

Courriel : kennyco@sen.parl.gc.ca

Site web : <http://sen.parl.gc.ca/ckenny>



L'honorable MICHAEL A. MEIGHEN, sénateur

Nommé au Sénat en 1990, l'honorable Michael Meighen fait partie de différents comités sénatoriaux permanents, notamment ceux des banques et du commerce, des pêches, de la sécurité nationale et de la défense, et est président du Sous-comité des affaires des anciens combattants. Il a aussi été membre du Comité mixte spécial sur la politique de défense du Canada et du Comité mixte spécial sur le renouvellement du Canada.

Au cours de sa carrière en pratique privée, le sénateur Meighen a été avocat au sein du cabinet Ogilvy Renault et conseiller juridique auprès de la Commission Deschênes sur les criminels de guerre. Il siège au conseil d'administration de Paribas Participations Limited, de J.C. Clark Ltd. (Toronto) et Sentry Select Capital Corp. (Toronto).

Au chapitre des activités communautaires, le sénateur Meighen a notamment oeuvré auprès de l'Armée du Salut (ancien président), du Festival de Stratford (ancien président), de la Fondation de recherche canadienne du cancer de la prostate (directeur), de la Fédération du saumon Atlantique - Canada (président), du University of King's College (chancelier), du Centre for Cultural Management de l'Université de Waterloo (président, conseil d'administration) et de l'Université McGill (gouverneur).

Le sénateur Meighen est diplômé de l'Université McGill et de l'Université Laval et a été décerné des doctorats honorifiques en loi civile de Mount Allison University en 2001 et du University of New Brunswick en 2002. Il vit à Toronto avec sa femme Kelly et leurs trois enfants.



L'honorable Wilfred P. Moore, sénateur

C'est le très honorable Jean Chrétien qui a nommé le sénateur Moore au Sénat le 26 septembre 1996 comme représentant de la province de la Nouvelle-Écosse. Il détient un baccalauréat en commerce de l'Université Saint Mary's (1964) et un diplôme en droit de l'Université de Dalhousie (1968). Il a été nommé conseiller de la Reine en 1983. Il est un membre de la Nova Scotia Barrister's Society, lui qui a exercé le droit à Halifax pendant 31 ans (1968-1999).

De 1974 à 1980, le sénateur a été conseiller municipal de Halifax, puis maire suppléant de 1977 à 1978. Il a été président du Halifax Metro Centre et membre du comité des immeubles. Il a également été président de la Commission d'appel de l'aide sociale de Halifax et Dartmouth. Pendant 10 ans, soit de 1994 à 2004, il a été membre du conseil des gouverneurs de l'Université de Saint Mary's, notamment le Comité consultatif, et président. Il est un ancien membre de l'escadron des cadets de l'Air 615 (Bluenose) et de l'escadron des réservistes de l'A.R.C.

Le sénateur Moore s'intéresse particulièrement à l'enseignement postsecondaire, puisqu'il est membre du caucus du Parti libéral sur l'enseignement postsecondaire et la recherche. Il a été membre du Comité économique du caucus libéral de l'Atlantique. On doit à ce comité la publication du document d'orientation intitulé « Catching Tomorrow's Wave » à l'intention des provinces de l'Atlantique. En 2000, cette initiative est devenue une politique gouvernementale en vertu du programme « Partenariat pour l'investissement au Canada Atlantique » pour lequel 700 millions \$ sont investis pour la recherche (incluant l'enseignement postsecondaire), le développement économique des collectivités, les investissements dans les petites localités, le commerce et les investissements, l'entrepreneursip et le perfectionnement des compétences en affaires et le tourisme. Lors du budget de 2005, ce fonds a été renouvelé pour une autre période de cinq ans.

En mars, 2001, le sénateur a ouvert une enquête au Sénat relativement au rôle du gouvernement fédéral dans le cadre du financement des coûts d'entretien différé dans les établissements d'enseignement postsecondaire au Canada. Cette enquête, après avoir obtenu l'aval du Comité sénatorial permanent des finances nationales, a incité le gouvernement fédéral à puisé 200 millions \$ dans son budget de 2002

pour aider les établissements d'enseignement postsecondaire au Canada à assumer les coûts indirects en recherche, lesquels englobent l'entretien des immeubles de ces établissements. Cette aide financière a été par la suite octroyée dans chaque budget fédéral subséquent à titre d'objet de dépenses.

Aujourd'hui, le sénateur siège sur le Comité sénatorial de la sécurité nationale et de la défense, des banques et du commerce, ainsi que sur le Comité mixte de l'examen et de la réglementation. Il est vice-président du Groupe interparlementaire Canada-États-Unis et président du Groupe de travail consultatif sur les œuvres d'art du Sénat, un sous-comité du Comité sénatorial permanent de la régie interne, des budgets et de l'administration. Il a également agi comme membre du Comité sénatorial permanent des finances nationales (1996-2003) et des affaires légales et constitutionnelles (1996-2003).

Le sénateur Moore a donné généreusement de son temps à de nombreux organismes bénévoles, notamment son église, l'église anglicane de St-John, à Lunenburg. Son engagement communautaire et bénévole touche une diversité d'intérêts et de points de vue. Soulignons que, depuis 1994, le sénateur Moore préside bénévolement le Fonds de préservation du *Bluenose II*, un organisme à but non lucratif et une œuvre de bienfaisance enregistrée dont les efforts de financement ont permis au cours de l'hiver 1994-95 la restauration et le retour à sa pleine capacité de fonctionnement du *Bluenose II*, ce voilier historique et l'un des icônes les plus chéris au Canada. Cet organisme a exploité avec succès le voilier pendant 10 ans, jusqu'au 31 mars 2005. Plus récemment, le sénateur a accepté d'assumer la présidence de la Nova Scotia College of Art and Design University (NSCAD), un programme de résidence en studios, à Lunenburg. Cette installation, qui a ouvert ses portes le 26 mai 2006, donne aux diplômés de NSCAD l'occasion d'acquérir de l'expérience sur le marché du travail, de perfectionner leurs aptitudes au travail pour une exposition ou une école des études supérieures, ou encore, se préparer à une démarche d'entreprise. Parallèlement, cette initiative renforce la communauté artistique qui œuvre à Lunenburg et dans les environs.

Le sénateur Moore est né à Halifax, en Nouvelle-Écosse, le 14 janvier 1942. Il est marié à Jane et père de deux enfants, Nicholas et Alexandra. Il vit à Chester, en Nouvelle-Écosse.



L'hon. MARIE-P. (CHARETTE) POULIN, sénateur

Originaire de Sudbury, l'honorable Marie-P. (Charette) Poulin a été élue au Sénat du Canada en septembre 1995 et représente le nord de l'Ontario.

Elle est membre du Comité sénatorial de la régie interne, des budgets et de l'administration et du Comité sénatorial de la sécurité nationale et de la défense. Elle fut membre du Comité permanent des banques et du commerce. Ancienne présidente du Comité sénatorial des transports et des communications, elle a dirigé à la fin des années 1990 l'examen de la position internationale du Canada dans le secteur des communications et télécommunications, notamment l'examen de l'incidence de la cybertechnologie sur la culture canadienne.

Elle fut la première femme à présider le Caucus libéral du Sénat et le premier sénateur à présider le Caucus libéral du nord de l'Ontario.

Avant sa nomination, le sénateur Poulin a été sous-ministre au gouvernement du Canada suivant une carrière en radiodiffusion. Elle fut la présidente fondatrice et première dirigeante du Tribunal canadien des relations professionnelles artistes-producteurs, un organisme fédéral pour les travailleurs autonomes.

Elle fut également sous-secrétaire du Cabinet au Bureau du Conseil privé, responsable de la gestion des communications et de la consultation pour l'ensemble du gouvernement fédéral. À la Société Radio-Canada, elle a assumé plusieurs fonctions à titre de vice-présidente : ressources humaines et relations industrielles, secrétaire générale du Conseil d'administration et exploitation de la radio et de la télévision francophones.

Avant d'occuper ces postes de vice-présidente pour cette société publique de radiodiffusion, elle a été directeur fondateur des services français de la SRC pour le nord de l'Ontario. À ce titre, elle a fondé la station radiophonique CBON de Sudbury et a établi plus de trente antennes réémettrices dans le nord-est et le nord-ouest de l'Ontario. Durant les premières années de sa carrière, elle a travaillé comme réalisateur, recherchiste et chargée de cours à l'université.

Au fil des ans, ses réalisations et sa participation pour divers organismes communautaires et œuvres de bienfaisance lui ont valu de nombreuses distinctions nationales et internationales dont le Prix Marcel Blouin pour la meilleure émission de radio du matin au Canada en 1983, la médaille du Conseil de la vie française en 1988, l'Ordre de la Pléaide en 1995, un doctorat honorifique en droit de l'Université Laurentienne en 1995 et l'insigne d'Officier de l'Ordre national de la Légion d'Honneur de la France en 2003 et l'insigne de l'Ordre de Saint-Jean en 2004.

Le sénateur Poulin a siégé aux conseils d'administration de Bell Globemedia, d'hôpitaux, d'universités, de collèges, de Chambres de commerce, des conseils d'administration des arts et la culture et des campagnes de Centraide Canada.

Dans ses initiatives visant à promouvoir la francophonie, elle a fait partie du Comité d'implantation pour l'édiction des droits de la langue française de la Loi 8 en Ontario, du conseil d'administration fondateur de la Cité collégiale et du conseil d'administration fondateur du Regroupement des gens d'affaires (RGA). Elle fut la première femme à présider le RGA.

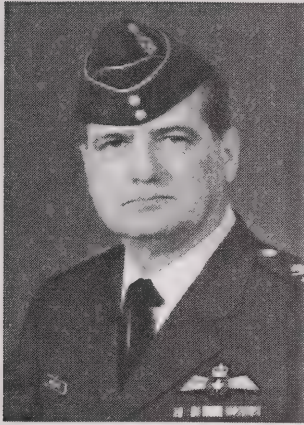
Le sénateur Poulin siège présentement au conseil de « ACTRA Fraternal Benefit Society » et du « PDG de l'année au Canada ». Elle fut présidente nationale de la Fédération Canada-France et en tant que co-présidente du Groupe interparlementaire Canada-Japon, elle est membre du Forum parlementaire Asie-Pacifique.

Elle a obtenu son baccalauréat ès arts de l'Université Laurentienne en 1966 et sa maîtrise en sciences sociales à l'Université de Montréal en 1969.

Le sénateur Poulin est marié au portraitiste de renommée internationale Bernard A. Poulin. Ils ont deux filles maintenant adultes, Elaine et Valérie.

ANNEXE XV

Biographies du Secrétariat du Comité



Le major général (à la retraite) G. Keith McDonald,
Conseiller militaire principal

Le major général McDonald a grandi à Edmonton. Il a fait ses études au Collège militaire royal de Saint-Jean et au Collège militaire royal de Kingston, où il a obtenu son diplôme en 1966 et été reçu pilote en 1967.

Au cours de ses 37 années de carrière dans les Forces canadiennes, le major général McDonald a accumulé plus de 4 000 heures de vol à titre de pilote commandant de Tutor, de T-33, de CF5, de CF104 et de CF18.

Il a occupé des postes consultatifs au Collège militaire royal de Baden-Soellingen, en Allemagne, au Quartier général de la Défense nationale à Ottawa, et au NORAD à Colorado Springs, aux États-Unis. Il a notamment assumé les fonctions de commandant de l'escadron de CF18, et de commandant de l'escadre et de la base de Baden-Soellingen, en Allemagne.

Lorsqu'il a terminé sa carrière, le major général McDonald était directeur des opérations de combat au QC du NORAD à Colorado Springs, aux États-Unis.

Après avoir quitté l'armée en 1998, le général McDonald a dû attendre la fin de la période réglementaire avant de se joindre à la firme BNCI Consulting en tant qu'expert-conseil principal à la Division de l'aérospatiale et de la défense. En 2002, il a quitté BNCI pour lancer sa propre entreprise, KM Aerospace Consulting.

Le major général McDonald possède un diplôme en sciences politiques et en économie (programme de spécialisation) du Collège militaire royal du Canada. Il a suivi des cours à l'École d'état-major des Forces canadiennes et au Royal Air Force Staff College, en Angleterre. Il a également suivi des cours en matière de sécurité nationale, des cours de niveau supérieur en administration des affaires à l'Université Queen's, des cours sur la guerre électronique à l'Université de la

Californie, à Los Angeles, des cours en droit des conflits armés à San Remo, en Italie, ainsi que de nombreux autres cours de gestion de projet.

Le général McDonald est marié à Catherine Grunder de Kincardine (Ontario) et il a deux filles, Jocelyn et Amy.



Barry A. Denofsky, Conseiller à la sécurité nationale

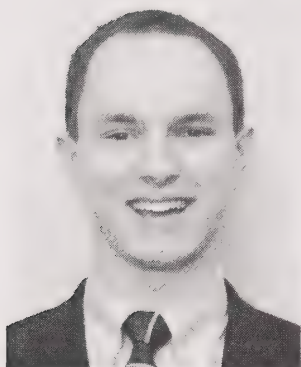
Barry Denofsky a récemment pris sa retraite au terme de 35 années de service au sein du Service canadien du renseignement de sécurité (SCRS) et de la Gendarmerie royale du Canada (GRC). M. Denofsky est entré à la GRC en janvier 1969 et à travaillé comme agent de la paix en Saskatchewan, en Alberta et au Québec. En 1972, il a été muté au Service de sécurité de la GRC, où il a participé à diverses enquêtes sur la sécurité nationale. Après la création du SCRS, en 1984, il s'est intéressé aux dossiers et a participé aux enquêtes du nouveau service concernant la sécurité nationale.

M. Denofsky a occupé divers postes fonctionnels et de gestion de niveau supérieur au sein du SCRS, notamment ceux de Chef, Contre-espionnage, Région du Québec; de directeur général adjoint, Opérations, Région d'Ottawa; de directeur général adjoint, Contre-terrorisme, Direction générale de la GRC, Ottawa; et de directeur général, Contre-espionnage, Direction générale de la GRC, Ottawa. Lorsqu'il a pris sa retraite du SCRS, M. Denofsky était directeur général, Recherche, analyse et production, Direction générale de la GRC, Ottawa. À ce titre, il était chargé de produire et de fournir au gouvernement des produits analytiques de toutes sources relatifs aux menaces à la sécurité du Canada.

M. Denofsky a aussi représenté le SCRS pendant de nombreuses années aux réunions du Comité spécial OTAN, à Bruxelles, en Belgique. Le Comité spécial est une organisation de services de sécurité et de renseignement représentant toutes les nations membres de l'OTAN. En 2002, M. Denofsky était président du Groupe de travail du Comité spécial OTAN.

M. Denofsky est diplômé de la University of Toronto et détient un diplôme d'études supérieures en administration publique de la Carleton University, d'Ottawa. Il est membre du Conseil consultatif du Canadian Centre of Intelligence and Security Studies (CCISS) de la Carleton University. Il est marié et père de deux enfants.

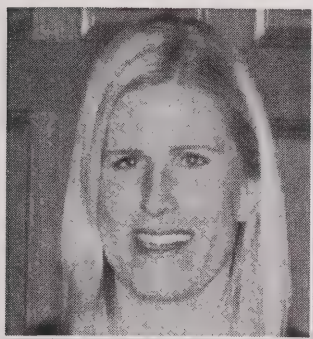
Liam Price, Analyste



Liam Price s'est joint à la Direction de la recherche parlementaire de la Bibliothèque du Parlement en janvier 2004. Il est attaché de recherche pour le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense.

M. Price a obtenu un baccalauréat *cum laude* en sciences, Programme du service extérieur (études en sécurité internationale) de l'Université Georgetown de Washington, DC, et une maîtrise en littérature (études en sécurité internationale) de l'Université St. Andrews d'Écosse. M. Price a également obtenu de l'Université Georgetown un certificat en diplomatie des affaires internationales et il a participé à l'élaboration d'un cours sur le Canada et la mondialisation. Il a également remporté la médaille Krogh et la médaille pour l'apprentissage, la paix et la liberté, et a été choisi comme conférencier à la collation des grades.

Les plus récentes études de M. Price portent sur la théorie des relations internationales post-positivistes, les interventions militaires face au terrorisme et l'émergence de compagnies militaires privées au Sierra Leone.



Jodi Turner, Greffière

Entrée à la Direction des comités du Sénat en janvier 2005, Jodi Turner est cogreffière du Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense.

Mme Turner a obtenu baccalauréat ès arts *cum laude* avec double spécialisation (français et études politiques) ainsi qu'une maîtrise *cum laude* en administration publique (spécialisation en politique canadienne) de l'Université du Manitoba.

Avant de se joindre au Comité, Mme Turner a été chef de cabinet du Président du Sénat de 2002 à 2005 et vice-présidente de Research for Western Opinion Research à Winnipeg, Manitoba, de 2000 à 2002.

Barbara Reynolds, Greffière



Barbara Reynolds travaille avec des parlementaires canadiens à divers titres depuis 30 ans. Formée comme sociologue, elle a travaillé pendant 10 ans comme attachée de recherche à la Bibliothèque du Parlement, pour les comités étudiant des questions sociales. Ainsi, elle a été pendant trois ans directrice de recherche au Comité (Chambre des communes) concernant les invalides et les handicapés qui a produit le rapport-clé intitulé *Obstacles*.

Elle a été, pendant 15 ans, collaboratrice au Centre parlementaire où elle a organisé des visites pour les législateurs entre le Canada et les États-Unis, ainsi que des voyages d'étude au Canada pour des législateurs des pays d'Afrique et du Sud-Est asiatique. Elle a coordonné des programmes de perfectionnement professionnel pour les législateurs et leur personnel; elle a aussi rédigé des études sur le fonctionnement des bureaux des parlementaires à Ottawa et dans les circonscriptions. De plus, elle a été directrice du programme Fonds pour le Parlement, le monde du travail et les affaires, lequel permet aux législateurs de passer jusqu'à une semaine avec des grandes entreprises et des syndicats.

De 1985 à 2000, elle a aussi été conseillère du Groupe canadien de l'Union interparlementaire, un organisme mondial de législateurs qui agit comme volet parlementaire pour les Nations Unies.

En avril 1998, elle est entrée à la Direction des comités du Sénat à titre de greffière de comité. Ont figuré au nombre de ses affectations la sécurité et le renseignement, la forêt boréale, les pêches, la sécurité des transports, les anciens combattants de même que la sécurité nationale et la défense. En juin 2002, elle a reçu le Prix d'excellence du Président pour son travail au Sénat.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Public Works and Government Services Canada –
Publishing and Depository Services
Ottawa, Ontario K1A 0S5

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada –
Les Éditions et Services de dépôt
Ottawa (Ontario) K1A 0S5



Available from:
PWGSC – Publishing and Depository Services
Ottawa, Ontario K1A 0S5
Also available on the Internet: <http://www.parl.gc.ca>

Disponible auprès des:
TPGSC – Les Éditions et Services de dépôt
Ottawa (Ontario) K1A 0S5
Aussi disponible sur internet: <http://www.parl.gc.ca>



First Session
Thirty-ninth Parliament, 2006

SENATE OF CANADA

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

National Security and Defence

Chair:

The Honourable COLIN KENNY

Monday, June 19, 2006
Wednesday, June 21, 2006

Issue No. 4

Sixth and seventh meetings on:
Canada's national security policy

INCLUDING:

THE THIRD REPORT OF THE COMMITTEE
(Budget for special study on the national security policy
for Canada — 2006/2007)

WITNESSES:
(See back cover)

Première session de la
trente-neuvième législature, 2006

SÉNAT DU CANADA

*Délibérations du Comité sénatorial
permanent de la*

Sécurité nationale et de la défense

Président :

L'honorable COLIN KENNY

Le lundi 19 juin 2006
Le mercredi 21 juin 2006

Fascicule n° 4

Sixième et septième réunions concernant :
La politique de sécurité nationale du Canada

Y COMPRIS :

LE TROISIÈME RAPPORT DU COMITÉ
(Le budget pour une étude spéciale sur la politique
nationale sur la sécurité pour le Canada — 2006/2007)

TÉMOINS :
(Voir à l'endos)



THE STANDING SENATE COMMITTEE
ON NATIONAL SECURITY AND DEFENCE

The Honourable Colin Kenny, *Chair*

The Honourable Michael A. Meighen, *Deputy Chair*
and

The Honourable Senators:

Atkins	* LeBreton, P.C.
Banks	(or Comeau)
Campbell	Moore
Day	Poulin
* Hays	Tkachuk
(or Fraser)	

*Ex officio members

(Quorum 4)

Changes in membership of the committee:

Pursuant to rule 85(4), the membership of the committee was amended as follows:

The name of the Honourable Senator Tkachuk is substituted for that of the Honourable Senator Forrestall (*June 13, 2006*).

The name of the Honourable Senator Nolin is substituted for that of the Honourable Senator Meighen (*June 15, 2006*).

The name of the Honourable Senator Meighen is substituted for that of the Honourable Senator Nolin (*June 20, 2006*).

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT
DE LA SÉCURITÉ NATIONALE ET DE LA DÉFENSE

Président : L'honorable Colin Kenny

Vice-président : L'honorable Michael A. Meighen
et

Les honorables sénateurs :

Atkins	* LeBreton, P.C.
Banks	(ou Comeau)
Campbell	Moore
Day	Poulin
* Hays	Tkachuk
(ou Fraser)	

*Membres d'office

(Quorum 4)

Modification de la composition du comité :

Conformément à l'article 85(4) du Règlement, la liste des membres du Comité est modifiée, ainsi qu'il suit :

Le nom de l'honorable sénateur Tkachuk est substitué à celui de l'honorable sénateur Forrestall (*le 13 juin 2006*).

Le nom de l'honorable sénateur Nolin est substitué à celui de l'honorable sénateur Meighen (*le 15 juin 2006*).

Le nom de l'honorable sénateur Meighen est substitué à celui de l'honorable sénateur Nolin (*le 20 juin 2006*).

MINUTES OF PROCEEDINGS

OTTAWA, Monday, June 19, 2006

(6)

[English]

The Standing Senate Committee on National Security and Defence met this day in camera at 9:30 a.m., in room 7, Victoria Building, the Chair, the Honourable Colin Kenny, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Atkins, Banks, Campbell, Day, Kenny, Moore, Poulin and Tkachuk (8).

In attendance: From the Parliamentary Research Branch, Library of Parliament: William Price and Brigadier-General (Ret'd) Jim Cox, Analysts; Major-General (Ret'd) Keith McDonald, Senior Military Advisor; Barry Denofsky, National Security Advisor; Inspector Harold O'Connell, RCMP Liaison Officer; and Colonel Pierre Boucher, Captain (N) Peter Hoes and Colonel Tom Watt, DND Liaison Officers.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on Thursday, April 27, 2006, the committee continued its examination on the need for a national security policy for Canada. (*See Issue No. 1, Tuesday, April 25, 2006, of the committee's proceedings for the full text of the Order of Reference.*)

In accordance with rule 92(2)(e), the committee considered its draft agenda.

It was moved by the Honourable Senator Poulin that the Honourable Senator Meighen be deputy chair of this committee.

The question being put on the motion, it was adopted.

At 10:00 a.m., the committee suspended its sitting.

At 10:05 a.m., the committee resumed its sitting in public in room 2.

WITNESSES:*Canada Border Services Agency:*

Alain Jolicoeur, President;

Barbara Hébert, Vice-President, Operations Branch.

Canadian Security Intelligence Service:

Jim Judd, Director.

Public Safety and Emergency Preparedness Canada:

William J.S. Elliott, Q.C., Associate Deputy Minister;

Patricia Hassard, Senior Assistant Deputy Minister, Emergency Management and National Security Branch;

Diane MacLaren, Assistant Deputy Minister, Policing, Law Enforcement and Interoperability Branch.

PROCÈS-VERBAUX

OTTAWA, le lundi 19 juin 2006

(6)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense se réunit aujourd'hui, à huis clos, à 9 h 30, dans la pièce 7 de l'édifice Victoria, sous la présidence de l'honorable Colin Kenny (*président*).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Atkins, Banks, Campbell, Day, Kenny, Moore, Poulin et Tkachuk (8).

Également présents : De la Direction de la recherche parlementaire, Bibliothèque du Parlement : William Price et le brigadier général (à la retraite) Jim Cox, analystes; le major général (à la retraite) Keith McDonald, conseiller militaire principal; Barry Denofsky, conseiller à la sécurité nationale; l'inspecteur Harold O'Connell, agent de liaison de la GRC; le colonel Pierre Boucher, le capitaine de vaisseau Peter Hoes et le colonel Tom Watt, agents de liaison du MDN.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le jeudi 27 avril 2006, le comité poursuit son examen de la politique de sécurité nationale du Canada. (*L'ordre de renvoi figure dans le fascicule n° 1 du mardi 25 avril 2006.*)

Conformément à l'alinéa 92(2)e) du Règlement, le comité examine le projet d'ordre du jour.

L'honorable sénateur Poulin propose que l'honorable sénateur Meighen agisse comme vice-président du comité.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

À 10 heures, le comité suspend ses travaux.

À 10 h 5, le comité entreprend la séance publique dans la pièce 2.

TÉMOINS :*Agence des services frontaliers du Canada :*

Alain Jolicoeur, président;

Barbara Hébert, vice-présidente, Direction générale des opérations.

Service canadien du renseignement de sécurité :

Jim Judd, directeur.

Sécurité publique et Protection civile Canada :

William J.S. Elliott, c.r., sous-ministre délégué;

Patricia Hassard, sous-ministre adjointe principale, Secteur de la gestion des mesures d'urgence et de la sécurité nationale;

Diane MacLaren, sous-ministre adjointe, Secteur de la police, de l'application de la loi et de l'interopérabilité.

Transport Canada:

Louis Ranger, Deputy Minister;

Marc Grégoire, Assistant Deputy Minister, Safety and Security;

Margaret Purdy, Special Advisor to the Deputy Minister of Transport.

The Chair made an opening statement.

Alain Jolicoeur made a presentation and answered questions with Barbara Hébert.

At 11:35 a.m., the committee suspended its sitting.

At 11:50 a.m., the committee resumed its sitting.

The Chair made an opening statement.

Jim Judd made a presentation and answered questions.

At 1:20 p.m., the committee suspended its sitting.

At 1:25 p.m., the committee resumed its sitting in camera in room 7.

At 2:07 p.m., the committee suspended its sitting.

At 2:10 p.m., the committee resumed its sitting in public in room 2.

The Chair made an opening statement.

William Elliott made a presentation and answered questions with Patricia Hassard and Diane MacLaren.

At 3:45 p.m., the committee suspended its sitting.

At 3:55 p.m., the committee resumed its sitting.

The Chair made an opening statement.

Louis Ranger made a presentation and answered questions with Marc Grégoire and Margaret Purdy.

At 5:40 p.m., the committee suspended its sitting.

At 5:45 p.m., the committee resumed its sitting in camera in room 7.

At 6:00 p.m., the committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

OTTAWA, Wednesday, June 21, 2006

(7)

[English]

The Standing Senate Committee on National Security and Defence met this day at 12:00 p.m. in room 2, Victoria Building, the Chair, the Honourable Colin Kenny, presiding.

Transports Canada :

Louis Ranger, sous-ministre;

Marc Grégoire, sous-ministre adjoint, Sécurité et sûreté;

Margaret Purdy, conseillère spéciale auprès du sous-ministre.

Le président fait une déclaration.

Alain Jolicoeur fait une déclaration et, de concert avec Barbara Hébert, répond aux questions.

À 11 h 35, le comité suspend ses travaux.

À 11 h 50, le comité reprend ses travaux.

Le président fait une déclaration.

Jim Judd fait une déclaration et répond aux questions.

À 13 h 20, le comité suspend ses travaux.

À 13 h 25, le comité se réunit à huis clos dans la pièce 7.

À 14 h 7, le comité suspend ses travaux.

À 14 h 10, le comité poursuit ses travaux en séance publique dans la pièce 2.

Le président fait une déclaration.

William Elliott fait une déclaration et, de concert avec Patricia Hassard et Diane MacLaren, répond aux questions.

À 15 h 45, le comité suspend ses travaux.

À 15 h 55, le comité reprend ses travaux.

Le président fait une déclaration.

Louis Ranger fait une déclaration et, de concert avec Marc Grégoire et Margaret Purdy, répond aux questions.

À 17 h 40, le comité suspend ses travaux.

À 17 h 45, le comité se réunit à huis clos dans la pièce 7.

À 18 heures, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

OTTAWA, le mercredi 21 juin 2006

(7)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense se réunit aujourd'hui, à midi, dans la pièce 2 de l'édifice Victoria, sous la présidence de l'honorable Colin Kenny (président).

Members of the committee present: The Honourable Senators Atkins, Banks, Campbell, Day, Kenny, Meighen, Moore and Tkachuk (8).

Other senators present: The Honourable Senators Nolin and Stollery (2).

In attendance: From the Parliamentary Research Branch, Library of Parliament: William Price and Brigadier-General (Ret'd) Jim Cox, Analysts; Major-General (Ret'd) Keith McDonald, Senior Military Advisor; and Colonel Pierre Boucher, Captain (N) Peter Hoes and Colonel Tom Watt, MND Liaison Officers.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on Thursday, April 27, 2006, the committee continued its examination on the need for a national security policy for Canada. (See *Issue No. 1, Tuesday, April 25, 2006, of the committee's proceedings for the full text of the Order of Reference.*)

WITNESS:

National Defence

General Rick Hillier, Chief of the Defence Staff.

The Chair made an opening statement.

General Rick Hillier made a presentation and answered questions.

At 1:30 p.m., the committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Atkins, Banks, Campbell, Day, Kenny, Meighen, Moore et Tkachuk (8).

Autres sénateurs présents : Les honorables sénateurs Nolin et Stollery (2).

Également présents : De la Direction de la recherche parlementaire, Bibliothèque du Parlement : William Price et le brigadier général (à la retraite) Jim Cox, analystes; le major général (à la retraite) Keith McDonald, conseiller militaire principal; le colonel Pierre Boucher, le capitaine de vaisseau Peter Hoes et le colonel Tom Watt, agents de liaison du MND.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le jeudi 27 avril 2006, le comité poursuit son examen de la politique de sécurité nationale du Canada. (*L'ordre de renvoi figure dans le fascicule n° 1 du mardi 25 avril 2006.*)

TÉMOIN :

Défense nationale :

Général Rick Hillier, chef d'état-major de la défense.

Le président fait une déclaration.

Le général Rick Hillier fait une déclaration et répond aux questions.

À 13 h 30, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

La greffière du comité,

Jodi Turner

Clerk of the Committee

REPORT OF THE COMMITTEE

Thursday, June 22, 2006

The Standing Senate Committee on National Security and Defence has the honour to present its

THIRD REPORT

Your Committee, which was authorized by the Senate on Thursday, April 27, 2006, to examine and report on the national security policy for Canada, respectfully requests that it be empowered to engage the services of such counsel and technical, clerical and other personnel as may be necessary, and to adjourn from place to place within Canada and to travel inside and outside Canada, for the purpose of such study.

Pursuant to Chapter 3:06, section 2(1)(c) of the *Senate Administrative Rules*, the budget submitted to the Standing Committee on Internal Economy, Budgets and Administration and the report thereon of that Committee are appended to this report.

Respectfully submitted,

Le président,

COLIN KENNY

Chair

RAPPORT DU COMITÉ

Le jeudi 22 juin 2006

Le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense a l'honneur de présenter son

TROISIÈME RAPPORT

Votre Comité, qui a été autorisé par le Sénat le jeudi 27 avril 2006 à étudier, afin d'en faire rapport, sur la politique nationale sur la sécurité pour le Canada, demande respectueusement que le comité soit autorisé à retenir les services d'avocats, de conseillers techniques et de tout autre personnel jugé nécessaire, ainsi qu'à s'ajourner d'un lieu à l'autre au Canada et de voyager à l'intérieur et à l'extérieur du Canada aux fins de ses travaux.

Conformément au Chapitre 3:06, section 2(1) c) du *Règlement administratif du Sénat*, le budget présenté au Comité permanent de la régie interne, des budgets et de l'administration ainsi que le rapport s'y rapportant, sont annexés au présent rapport.

Respectueusement soumis,

**STANDING SENATE COMMITTEE ON
NATIONAL SECURITY AND DEFENCE**

SPECIAL STUDY

**APPLICATION FOR BUDGET AUTHORIZATION
FOR THE FISCAL YEAR ENDING MARCH 31, 2007**

Extract from the *Journals of the Senate* of Thursday, April 27, 2006:

The Honourable Senator Kenny moved, seconded by the Honourable Senator Moore:

That the Standing Senate Committee on National Security and Defence be authorized to examine and report on the national security policy of Canada. In particular, the Committee shall be authorized to examine:

- (a) the capability of the Department of National Defence to defend and protect the interests, people and territory of Canada and its ability to respond to and prevent a national emergency or attack, and the capability of the Department of Public Safety and Emergency Preparedness to carry out its mandate;
- (b) the working relationships between the various agencies involved in intelligence gathering, and how they collect, coordinate, analyze and disseminate information and how these functions might be enhanced;
- (c) the mechanisms to review the performance and activities of the various agencies involved in intelligence gathering; and
- (d) the security of our borders and critical infrastructure.

That the papers and evidence received and taken during the Thirty-seventh and Thirty-eighth Parliaments be referred to the Committee; and

That the Committee report to the Senate no later than March 31, 2007 and that the Committee retain all powers necessary to publicize the findings of the Committee until May 31, 2007.

After debate,

The question being put on the motion, it was adopted.

Le greffier du Sénat,

Paul C. Bélisle

Clerk of the Senate

**COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT
DE LA SÉCURITÉ NATIONALE ET DE LA DÉFENSE**

ÉTUDE SPÉCIALE

**DEMANDE D'AUTORISATION DE BUDGET
POUR L'EXERCICE FINANCIER SE TERMINANT
LE 31 MARS 2007**

Extrait des *Journaux du Sénat* du jeudi 27 avril 2006 :

L'honorable sénateur Kenny propose, appuyé par l'honorable sénateur Moore,

Que le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense soit autorisé à mener une étude et à faire rapport sur la politique de sécurité nationale du Canada. Le Comité sera en particulier autorisé à examiner:

- a) la capacité du ministère de la Défense nationale de défendre et de protéger les intérêts, la population et le territoire du Canada et sa capacité de réagir à une urgence nationale ou à une attaque et de prévenir ces situations, ainsi que la capacité du ministère de la Sécurité publique et de la Protection civile de remplir son mandat ;
- b) les relations de travail entre les divers organismes participant à la collecte de renseignements, comment ils recueillent, colligent, analysent et diffusent ces renseignements, et comment ces fonctions pourraient être améliorées ;
- c) les mécanismes d'examen de la performance et des activités des divers organismes participant à la collecte de renseignements ;
- d) la sécurité de nos frontières et de nos infrastructures essentielles.

Que les mémoires reçus et les témoignages entendus lors de la trente-septième et trente-huitième législature soient déferés au Comité ; et

Que le Comité fasse rapport au Sénat au plus tard le 31 mars 2007 et qu'il conserve tous les pouvoirs nécessaires pour diffuser ses conclusions jusqu'au 31 mai 2007.

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée.

SUMMARY OF EXPENDITURES

Professional and Other Services	\$ 204,150
Transportation and Communications	734,250
All Other Expenditures	<u>37,000</u>
TOTAL	\$ 975,400

The above budget was approved by the Standing Committee on National Security and Defence on Monday, May 8, 2006.

The undersigned or an alternate will be in attendance on the date that this budget is considered.

Date	Colin Kenny Chair, Standing Senate Committee on National Security and Defence
------	---

Date	George J. Furey Chair, Standing Committee on Internal Economy, Budgets, and Administration
------	--

FOR INFORMATION ONLY

Fiscal year	2001-2002	2002-2003	2003-2004	2004-2005	2005-2006
Total approved	\$ 364,200	\$ 477,170	\$ 359,347	\$ 660,600	\$ 657,000
Expenditures	\$ 316,959	\$ 359,844	\$ 282,413	\$ 121,202	\$ 521,340

SOMMAIRE DES DÉPENSES

Services professionnels et autres	204,150 \$
Transport et communications	734,250
Autres dépenses	<u>37,000</u>
TOTAL	975,400 \$

Le budget ci-dessus a été approuvé par le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense le lundi 8 mai 2006.

Le soussigné ou son remplaçant assistera à la séance au cours de laquelle le budget sera étudié.

Date	Colin Kenny Président, Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense
------	--

Date	George J. Furey Président, Comité permanent de la régie interne, des budgets et de l'administration
------	---

POUR INFORMATION SEULEMENT

Exercice financier	2001-2002	2002-2003	2003-2004	2004-2005	2005-2006
Budget approuvé	364,200 \$	477,170 \$	359,347 \$	660,600 \$	657,000 \$
Dépenses	316,959 \$	359,844 \$	282,413 \$	121,202 \$	521,340 \$

**STANDING SENATE COMMITTEE ON
NATIONAL SECURITY AND DEFENCE**

SPECIAL STUDY

**EXPLANATION OF BUDGET ITEMS
APPLICATION FOR BUDGET AUTHORIZATION
FOR THE FISCAL YEAR ENDING MARCH 31, 2007**

PROFESSIONAL AND OTHER SERVICES

Professional Services

Senior Military Advisor (11 months @ \$2,945)	\$ 32,400
Military Advisor (Enlisted Personnel) (3 months @ \$500)	1,500
National Security Advisor (11 months @ \$2,945)	32,400
Writer-Editor-Researcher (40 days @ \$800)	32,000
Communications Consultant (25 hours @ \$200)	5,000
Clerical Assistance (11 months @ \$1,850)	20,350
Miscellaneous	5,000

Reporting and Transcribing Services

4.5 days @ \$2,500 (Halifax, Quebec City, Bagotville, Montreal)	11,250
4.5 days @ \$2,500 (Vancouver, Calgary, Cold Lake, Edmonton)	11,250

Translation and Interpretation Services

4.5 days @ \$3,000 (Halifax, Quebec City, Bagotville, Montreal)	13,500
4.5 days @ \$3,000 (Vancouver, Calgary, Cold Lake, Edmonton)	13,500

Meals

Working meals (30 meals at \$300 each)	9,000
--	-------

Hospitality	2,000
--------------------	-------

Advertising	5,000
--------------------	-------

Conference Fees	5,000
------------------------	-------

Miscellaneous	5,000
----------------------	-------

Total — Professional and Other Services	<u>5,000</u>	\$ 204,150
--	--------------	-------------------

TRANSPORTATION AND COMMUNICATIONS

Travel — June 2006

Fact-Finding in CFB Petawawa, Ontario

Participation: 9 senators + 2 clerks + 3 consultants + 2 researchers + 1 media relations (17)

1 Bus driver (1)

Number of days: 3

Number of nights: 2

Ground Transportation:

Taxis = \$100 x 18 participants	\$ 1,800
---------------------------------	----------

Bus (3 days)	3,000
--------------	-------

Per diem and incidentals:

3 days x \$74.65 x 18 participants	4,100
------------------------------------	-------

Hotel accommodations:

2 nights x \$180 x 18	6,500
-----------------------	-------

Miscellaneous:	2,000
-----------------------	-------

Total	<u>2,000</u>	\$ 17,400
--------------	--------------	------------------

2. Travel — September 2006**Fact-Finding in London (UK), Rotterdam (Netherlands), Dubai (United Arab Emirates) and Kandahar (Afghanistan)**

Participation: 7 senators (4 for Europe and Dubai only) + 2 clerks (1 for Europe and Dubai only) + 2 consultants + 1 researcher (12)

Number of days: 10

Number of nights: 9

Air transportation:

Senators 7 x \$18,000 (business class)	\$ 126,000
Staff 5 x \$6,500 (economy)	32,500

Ground Transportation:

Taxis = \$200 x 12 participants	2,400
Bus	7,000

Per diem and incidentals:

<i>Fact-Finding in Europe and Asia</i>	
London 2 days x \$160.00/day x 12	3,900
Rotterdam 2 days x \$120.00/day x 12	3,000
Dubai 2 days x \$85.00/day x 12	2,100
Camp Mirage (Location classified) 1 day x \$100/day x 7	700
Kandahar — Camp 3 days x \$55.00/day x 7	1,200

Hotel accommodations:

<i>Europe and Asia:</i>	
7 nights x \$450 x 12 participants	38,000
2 nights x \$450 x 7 participants	6,500
	15,000

Miscellaneous:

	<u>15,000</u>	\$ 238,300
--	---------------	-------------------

Total**3. Travel — October 2006****Public Hearings and Fact-Finding: Halifax, Quebec City, Bagotville, Montreal**

Participation: 9 senators + 2 clerks + 2 consultants + 2 researchers, 1 media relations (16)

3 interpreters + 1 French reporter (4)

Number of days: 5

Number of nights: 4

Air transportation:

9 senators x \$2,500 (business)	\$ 22,500
7 staff x \$1,500 (economy)	10,500
4 interpreters/reporters x \$1,500 (economy)	6,000
Charter aircraft (Quebec City - Bagotville - Montreal)	30,000

Ground Transportation:

Taxis = \$200 x 20 participants	4,000
Bus	5,000

Per diem and incidentals:

5 days x \$74.65 x 20 participants	7,500
------------------------------------	-------

Hotel accommodations:

4 nights x \$180 x 20 participants	14,400
------------------------------------	--------

Miscellaneous

	<u>10,000</u>
--	---------------

Total

		\$ 109,900
--	--	-------------------

I. Travel — January 2007**Public Hearings and Fact-Finding: Vancouver, Calgary, Cold Lake, Edmonton**

Participation: 9 senators + 2 clerks + 2 consultants + 2 researchers, 1 media relations (16)

3 interpreters + 1 French reporter (4)

Number of days: 5

Number of nights: 4

Air transportation:

9 senators x \$3,500 (business) \$ 31,500

7 staff x \$2,500 (economy) 17,500

4 interpreters/reporters x \$2,500 (economy) 10,000

Charter aircraft (Calgary — Cold Lake — Edmonton) 32,000

Ground Transportation:

Taxis = \$200 x 20 participants 4,000

Bus 1,500

Per diem and incidentals:

5 days x \$74.65 x 20 participants 7,500

Hotel accommodations:

4 nights x \$180 x 20 participants 14,400

Miscellaneous10,000**Total****\$ 128,400****Travel — February 2007****A. Fact-Finding in Newark and Washington**

Participation: 9 senators + 2 clerks + 2 consultants + 2 researchers + 1 media relations (16)

Number of days: 7

Number of nights: 6

Air transportation:

9 senators x \$3,000 (business) \$ 27,000

7 staff x \$2,500 (economy) 17,500

Ground Transportation:

Taxis = \$200 x 16 participants 3,200

Bus 12,000

Per diem and incidentals:*United States:*

7 days x \$85.50 x 16 participants 9,600

Hotel accommodations:*United States:*

6 nights x \$425 x 16 participants 40,800

Miscellaneous:10,000**Total****\$ 120,100**

6. Conferences**A. Atlanta, Georgia — September 6-8**

Technologies for Critical Incident Preparedness Conference and Exposition

Participation: 1 senator

Number of days: 5

Number of nights: 4

Air transportation:

1 senator x \$3,000 (business) \$ 3,000

Ground transportation:

Taxis: \$200 x 1 senators 200

Per diem and incidentals:

5 days x \$85.50/day x 1 senator 450

Hotel accommodations:

4 nights x \$450 x 1 senator 1,800

Miscellaneous:1,000**Total:****\$ 6,450****B. Zurich, Switzerland — October 26-28****7th International Security Forum**

Participation: 1 senator

Number of days: 6

Number of nights: 5

Air transportation:

1 senator x \$7,500 (business) \$ 7,500

Ground transportation:

Taxis: \$200 x 1 senator 200

Per diem and incidentals:

6 days x \$115/day x 1 senator 700

Hotel accommodations:

5 nights x \$450 x 1 senator 2,300

Miscellaneous:1,000**Total:****\$ 11,700****C. London, United Kingdom — January 2007****RUSI Conference "Trans-Atlantic Forum"**

Participation: 2 senators

Number of days: 5

Number of nights: 4

Air transportation:

2 senators x \$4,000 (business) \$ 8,000

Ground transportation:

Taxis: \$200 x 2 senators 400

Per diem and incidentals:

5 days x \$160/day x 2 senators 1,600

Hotel accommodations:

4 nights x \$475 x 2 senators 4,000

Miscellaneous:3,000**Total:****\$ 17,000****Total - Conferences****\$ 35,150****7. Promotion of Reports****35,000****8. Courier (4 reports)****40,000****9. Miscellaneous****10,000****Total — Transportation and Communications****\$ 734,250**

ALL OTHER EXPENDITURES

. Rentals of meeting rooms		
Trip 1 - Petawawa	350	
Trip 2 - London (UK), Rotterdam, Dubai, Kandahar	4,500	
Trip 3 — Halifax, Quebec City, Bagotville, Montreal	4,850	
Trip 4 — Vancouver, Calgary, Cold Lake, Edmonton	4,850	
Trip 5 — Newark, Washington	4,450	
. Purchase of books and periodicals	3,000	
. Office Supplies	5,000	
. Miscellaneous contingencies	<u>10,000</u>	
Total — All Other Expenditures		\$ 37,000
GRAND TOTAL		\$ 975,400

The Senate administration has reviewed this budget application.

Leather Lank, Principal Clerk, Committees Directorate

Date

Félène Lavoie, Director of Finance

Date

**COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT
DE LA SÉCURITÉ NATIONALE ET DE LA DÉFENSE**

ÉTUDE SPÉCIALE

**EXPLICATION DES POSTES DE DÉPENSES
DEMANDE D'AUTORISATION DE BUDGET
POUR L'EXERCICE FINANCIER SE TERMINANT LE 31 MARS 2007**

SERVICES PROFESSIONNELS ET AUTRES

1. Services professionnels		
Conseiller militaire principal (11 mois à 2 945 \$)	32,400	\$
Conseiller militaire (membre de l'effectif militaire) (3 mois à 500 \$)	1,500	
Conseiller en sécurité nationale (11 mois à 2 945 \$)	32,400	
Rédacteur-réviseur-attaché de recherche (40 jours à 800 \$)	32,000	
Consultant en communications (25 heures à 200 \$)	5,000	
Soutien de bureau (11 mois à 1 850 \$)	20,350	
Montant pour éventualités	5,000	
2. Services de compte rendu et de transcription		
4,5 jours à 2 500 \$ (Halifax, Québec, Bagotville, Montréal)	11,250	
4,5 jours à 2 500 \$ (Vancouver, Calgary, Cold Lake, Edmonton)	11,250	
3. Services de traduction et d'interprétation		
4,5 jours à 3 000 \$ (Halifax, Québec, Bagotville, Montréal)	13,500	
4,5 jours à 3 000 \$ (Vancouver, Calgary, Cold Lake, Edmonton)	13,500	
4. Repas		
Repas de travail (30 repas à 300 \$ chaque)	9,000	
5. Accueil	2,000	
6. Publicité	5,000	
7. Frais d'inscription	5,000	
8. Montant pour éventualités	5,000	
Total — Services professionnels et autres		204,150 \$

TRANSPORT ET COMMUNICATIONS

1. Déplacement — juin 2006		
Mission d'étude à BFC Petawawa (Ontario)		
Participation: 9 sénateurs + 2 greffiers + 3 conseillers + 2 attachés de recherche + 1 représentante des relations avec les médias (17)		
1 Bus driver (1)		
Nombre de jours: 3		
Nombre de nuits: 2		
Transport au sol:		
Taxis = 100 \$ x 18 participants	1,800	\$
Autocar (3 jours)	3,000	
Indemnité journalières et faux frais:		
3 jours x 74.65 \$ x 18 participants	4,100	
Hébergement à l'hôtel:		
2 nuits x 180 \$ x 18	6,500	
Divers:	2,000	
Total		17,400 \$

2. Déplacement — septembre 2006**Mission d'étude à Londres (R.U.), Rotterdam (Pays Bas), Dubai (UAE) et Kandahar (Afghanistan)**

Participation: 7 sénateurs (4 pour Europe et Dubai seulement) + 2 greffiers (1 pour Europe et Dubai seulement) + 2 conseillers + 1 attaché de recherche (12)

Nombre de jours: 10

Nombre de nuits: 9

Transportation aérien:

Sénateurs 7 x 18 000 \$ (classe affaires)	126,000 \$
Personnel 5 x 6 500 \$ (classe économie)	32,500

Transportation au sol:

Taxis = 200 \$ x 12 participants	2,400
Autocar	7,000

Indemnités journalières et faux frais:

<i>Mission d'étude en Europe et Asie</i>	
Londres 2 jours x 160 \$/jour x 12	3,900
Rotterdam 2 jours x 120 \$/ jour x 12	3,000
Dubai 2 jour x 85 \$/ jour x 12	2,100
Camp Mirage (endroit secret) 1 jour x 100 \$/ jour x 7	700
Kandahar — Camp 3 jours x 55 \$/ jour x 7	1,200

Hébergement à l'hôtel:

<i>Europe et Asie:</i>	
7 nuits x 450 \$ x 12 participants	38,000
2 nuits x 450 \$ x 7 participants	6,500

Divers: 15,000

Total 238,300 \$

3. Déplacement — octobre 2006**Audiences publique et mission d'étude: Halifax, Québec, Bagotville, Montréal**

Participation: 9 sénateurs + 2 greffiers + 2 consultants + 2 attachés de recherche, 1 représentante des relations avec les médias (16)

3 interprètes + 1 sténographe français (4)

Nombre de jours: 5

Nombre de nuits: 4

Transportation aérien:

Sénateurs 9 x 2 500 \$ (classe affaires)	22,500 \$
Personnel 7 x 1 500 (classe économie)	10,500
4 interprètes/sténographe x 1 500 \$ (classe économie)	6,000
Vol nolisé (Québec - Bagotville - Montréal)	30,000

Transportation au sol:

Taxis = 200 \$ x 20 participants	4,000
Autocar	5,000

Indemnités journalières et faux frais:

5 jours x 74.65 \$ x 20 participants	7,500
--------------------------------------	-------

Hébergement à l'hôtel:

4 nuits x 180 \$ x 20 participants	14,400
------------------------------------	--------

Divers 10,000

Total 109,900 \$

4. Déplacement — janvier 2007**Audiences publiques et mission d'étude: Vancouver, Calgary, Cold Lake, Edmonton**Participation: 9 sénateurs + 2 greffiers + 2 conseillers + 2 attachés de recherche,
1 représentante des relations avec les médias (16)

3 interprètes + 1 sténographe français (4)

Nombre de jours: 5

Nombre de nuits: 4

Transportation aérien:

Sénateurs 9 x 3 500 \$ (classe affaires) 31,500 \$

Personnel 7 x 2 500 \$ (classe économie) 17,500

4 interprètes/sténographe x 2,500 \$ (classe économie) 10,000

Vol nolisé (Calgary — Cold Lake — Edmonton) 32,000

Transportation au sol:

Taxis = 200 \$ x 20 participants 4,000

Autocar 1,500

Indemnités journalières et faux frais:

5 jours x 74.65 \$ x 20 participants 7,500

Hébergement à l'hôtel:

4 nuits x 180 \$ x 20 participants 14,400

Divers

10,000

Total**128,400 \$****5. Déplacement — février 2007****A. Mission d'étude à Newark et Washington**Participation: 9 sénateurs + 2 greffiers + 2 conseillers + 2 attachés de recherche
+ 1 représentante des relations avec les médias (16)

Nombre de jours: 7

Nombre de nuits: 6

Transportation aérien:

Sénateurs 9 x 3 000 \$ (classe affaires) 27,000 \$

Personnel 7 x 2 500 \$ (classe économie) 17,500

Transportation au sol:

Taxis = 200 \$ x 16 participants 3,200

Autocar 12,000

Indemnités journalières et faux frais:*États-Unis:*

7 jours x 85.50 \$ x 16 participants 9,600

Hébergement à l'hôtel:*États-Unis:*

6 nuits x 425 \$ x 16 participants 40,800

Divers:

10,000

Total**120,100 \$**

5. Conférences

A. Atlanta (Géorgie) — septembre 6-8

Technologies for Critical Incident Preparedness Conference and Exposition

Participation: 1 sénateur

Nombre of jours: 5

Nombre of nuits: 4

Transportation aérien:

1 sénateur x 3 000 \$ (classe affaires) 3,000 \$

Transportation au sol:

Taxis: 200 \$ x 1 sénateur 200

Indemnités journalières et faux frais:

5 jours x 85.50 \$/jour x 1 sénateur 450

Hébergement à l'hôtel:

4 nuits x 450 \$ x 1 sénateur 1,800

Divers: 1,000**Total:** 6,450 \$**B. Zurich (Suisse) — octobre 26-28****7th International Security Forum**

Participation: 1 sénateur

Nombre of jours: 6

Nombre of nuits: 5

Air transportation:

1 sénateur x 7 500 \$ (classe affaires) 7,500 \$

Transportation au sol:

Taxis: 200 \$ x 1 sénateur 200

Indemnités journalières et faux frais:

6 jours x 115 \$/jour x 1 sénateur 700

Hébergement à l'hôtel:

5 nuits x 450 \$ x 1 sénateur 2,300

Divers: 1,000**Total:** 11,700 \$**C. Londres (R.U.) — janvier 2007****RUSI Conference "Trans-Atlantic Forum"**

Participation: 2 sénateurs

Nombre of jours: 5

Nombre of nuits: 4

Transportation aérien:

2 sénateurs x 4 000 \$ (classe affaires) 8,000 \$

Transportation au sol:

Taxis: 200 \$ x 2 sénateurs 400

Indemnités journalières et faux frais:

5 jours x 160 \$/jour x 2 sénateurs 1,600

Hébergement à l'hôtel:

4 nuits x 475 \$ x 2 sénateurs 4,000

Divers: 3,000**Total:** 17,000 \$**Total - Conférences**

35,150 \$

Promotion des rapports du Comité

35,000

Communications/Messagerie (4 rapports)

40,000

Divers

10,000

Total — Transport et communications

734,250 \$

AUTRES DÉPENSES**1. Locations**

Déplacement 1 — Petawawa	350 \$
Déplacement 2 — Londres (R.U.), Rotterdam, Dubai, Kandahar	4,500
Déplacement 3 — Halifax, Québec, Bagotville, Montréal	4,850
Déplacement 4 — Vancouver, Calgary, Cold Lake, Edmonton	4,850
Déplacement 5 — Newark, Washington	4,450

2. Achat de livres et de périodiques

3,000

3. Fourniture de bureau

5,000

4. Montant pour éventualités10,000**Total — Autres dépenses**37,000 \$**TOTAL GÉNÉRAL****975,400 \$**

L'administration du Sénat a examiné la présente demande d'autorisation budgétaire.

Heather Lank, greffière principale, Direction des comités

Date

Hélène Lavoie, directrice des Finances

Date

APPENDIX (B) TO THE REPORT

Thursday, June 22, 2006

The Standing Committee on Internal Economy, Budgets and Administration has examined the budget presented to it by the Standing Senate Committee on National Security and Defence for the proposed expenditures of the said Committee for the fiscal year ending March 31, 2007 for the purpose of its Special Study on the need for a National Security Policy, as authorized by the Senate on Thursday, April 27, 2006. The approved budget is as follows:

Professional and Other Services	\$ 179,400
Transportation and Communications	468,350
Other Expenditures	<u>27,350</u>
Total	\$ 675,100

includes funding for public hearings and fact-findings)

Respectfully submitted,

Le président,

GEORGE J. FUREY

Chair

ANNEXE (B) AU RAPPORT

Le jeudi 22 juin 2006

Le Comité permanent de la régie interne, des budgets et de l'administration a examiné le budget qui lui a été présenté par le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense concernant les dépenses projetées dudit Comité pour l'exercice se terminant le 31 mars 2007 aux fins de leur Étude spéciale sur la nécessité d'une politique nationale sur la sécurité, tel qu'autorisé par le Sénat le jeudi 27 avril 2006. Le budget approuvé se lit comme suit:

Services professionnels et autres	179 400 \$
Transports et communications	468 350
Autres dépenses	<u>27 350</u>
Total	675 100 \$

(y compris des fonds pour participer à des audiences publiques et des missions d'étude)

Respectueusement soumis,

EVIDENCE

OTTAWA, Monday, June 19, 2006

The Standing Senate Committee on National Security and Defence met this day at 10:05 a.m. to examine and report on the national security policy of Canada.

Senator Colin Kenny (*Chairman*) in the chair.

[*English*]

The Chairman: Before I move on with the usual introductions, I should like to note for the record the passing of our friend and colleague, Senator Michael Forrestall. He was a stalwart member of the committee since it was founded. He was vice-chair of the committee. He was devoted to issues relating to the military and to the security of Canada. We observed a moment of silence for him at our last meeting and also in the chamber. A remarkable number of senators flew to Halifax for his funeral together with the Prime Minister of Canada to honour a man who had devoted over 40 years of service as a parliamentarian both in the House of Commons and in the Senate. We miss him very much. It will be an adjustment not having him sitting right here.

On behalf of all members of the committee, our condolences go out to his family.

I should now like to introduce the members of the committee who are present. On my far right is Senator Poulin from northern Ontario. She is a former deputy minister in the Government of Canada and a broadcast executive. She is a member of the Standing Committee on Internal Economy, Budgets and Administration.

Beside her is Senator Moore from Halifax, Nova Scotia. He is a lawyer with an extensive record of community involvement and has been a member of the board of governors of St. Mary's University. He also sits on the Standing Senate Committee on Banking, Trade and Commerce and on the Standing Joint Committee on the Scrutiny of Regulations.

To my immediate right is Senator Atkins from Ontario. He came to the Senate with 27 years of experience in the field of communications. He served as a senior adviser to former federal Progressive Conservative leader Robert Stanfield, to Premier William Davis of Ontario and to Prime Minister Brian Mulroney.

To my left is Senator Campbell from British Columbia. He was Mayor of Vancouver from 2002 to 2005 and is a former member of the Royal Canadian Mounted Police. His experience as chief coroner inspired the Gemini-award-winning television series, *Da Vinci's Inquest*. He is also a member of the Standing Senate Committee on Aboriginal Peoples and the Standing Senate Committee on Fisheries.

On my far left is Senator Banks from Alberta. He is chair of the Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources. He is well known to Canadians as a versatile

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le lundi 19 juin 2006

Le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense se réunit ce jour à 10 h 5 pour étudier la politique de sécurité nationale du Canada et en faire rapport.

Le sénateur Colin Kenny (*président*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

Le président : Avant de passer aux présentations d'usage, je tiens à mentionner le décès de notre ami et collègue le sénateur Michael Forrestall qui a été un membre fidèle de ce comité depuis sa création. À une certaine période, il en était vice-président. Il s'intéressait de près aux questions militaires et à la sécurité du Canada. Nous avons observé une minute de silence en son honneur lors de la dernière réunion et en Chambre. Un nombre remarquable de sénateurs sont allés à Halifax pour ses funérailles, avec le premier ministre du Canada, afin de rendre hommage à un homme qui avait consacré plus de 40 ans de sa vie au parlement, d'abord à la Chambre des communes puis au Sénat. Il nous manquera beaucoup. Nous allons devoir nous faire à l'idée qu'il ne siégera plus avec nous.

Au nom de tous les membres du comité, j'adresse nos condoléances à sa famille.

Je vais maintenant présenter les membres du comité. À ma droite, vous voyez le sénateur Poulin, du nord de l'Ontario. Elle a été sous-ministre au gouvernement du Canada et cadre dans le secteur de la radiodiffusion. Elle est membre du Comité permanent de la régie interne, des budgets et de l'administration.

Assis à côté d'elle, c'est le sénateur Moore, de Halifax, Nouvelle-Écosse. C'est un avocat qui a été très actif dans l'action communautaire et qui a fait partie du conseil des gouverneurs de l'Université St. Mary's. Il fait également partie du Comité sénatorial permanent des banques et du commerce ainsi que du Comité mixte permanent d'examen de la réglementation.

Vous avez à ma droite le sénateur Atkins de l'Ontario. Il est arrivé au Sénat avec 27 années d'expérience dans le secteur des communications. Il a été conseiller principal de l'ancien chef du Parti progressiste-conservateur fédéral Robert Stanfield, du premier ministre de l'Ontario William Davis et du premier ministre Brian Mulroney.

À ma gauche se trouve le sénateur Campbell de la Colombie-Britannique. Il a été maire de Vancouver de 2002 à 2005 et a fait partie de la Gendarmerie royale du Canada. Son expérience de coroner en chef a été l'inspiration de la série télévisée *Da Vinci's Inquest* qui a obtenu le prix Gemini. Il fait aussi partie du Comité sénatorial permanent des peuples autochtones et du Comité sénatorial permanent des pêches et des océans.

À mon extrême gauche se trouve le sénateur Banks, de l'Alberta. Il est président du Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles. Les Canadiens le connaissent bien comme musicien et acteur de talent.

musician and entertainer. He provided musical direction for ceremonies at the 1988 winter Olympic Games. He is an Officer of the Order of Canada and a Juno-award-winning recipient.

Before us today, colleagues, we have Alain Jolicoeur, President, Canada Border Services Agency (CBSA). He has been president of the Canada Border Services Agency since December 2003. He has been with the public service of Canada since 1973 and has served in a number of different positions with Environment Canada, the Department of National Defence and the Treasury Board Secretariat. In July of 1999, he became Associate Deputy Minister of National Revenue and Deputy Commissioner of the Canada Customs and Revenue Agency. In December 2002, he was named Deputy Minister of the Department of Indian and Northern Affairs, a post he occupied until assuming his current position.

Mr. Jolicoeur is accompanied by Barbara Hébert, Vice-president, Operations Branch, Canada Border Services Agency. Welcome to both of you. I understand you have a brief statement, Mr. Jolicoeur.

Alain Jolicoeur, President, Canada Border Services Agency: I am pleased to join you today. It has been about eight months since my last appearance at your committee.

I would like to thank you for your support in passing our legislation. As you know, this has given the CBSA the legal authority necessary to continue forward with our modern border management agenda.

I am happy to share with you some of our progress that we have made since last October and some of the key priorities currently facing our agency.

We are moving ahead and further refining our three basic approaches — with their accompanying tools and technology — to manage, control and secure border operations; collect advance information and turn that information into intelligence; and expand our pre-approval programs to expedite legitimate travel and trade at the border.

Examples of progress include the Advance Passenger Information (API) and Personal Name Record (PNR) agreement that we signed with the European Union. As well, the Advance Commercial Information program, which has been operational in the marine mode since 2004, will be fully implemented by this summer for the air mode. We have integrated training programs for new recruits so that new border services officers can operate technology, work with newly implemented systems and better manage risk. Thus, they will be better able to keep pace with the evolution of our business. We ran successful NEXUS air and marine pilot programs. We continue to invest in research, development, and the acquisition and deployment of radiation-detection technology. The first units were installed in Saint John where testing is taking place. Further deployments are planned for 2006 in Montreal, Halifax and

Il a été directeur musical des cérémonies des Jeux olympiques d'hiver de 1988. Il est officier de l'Ordre du Canada et lauréat d'un prix Juno.

Nous accueillons aujourd'hui Alain Jolicoeur, président de l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC), poste qu'il occupe depuis décembre 2003. Il fait partie de la fonction publique du Canada depuis 1973 et a occupé plusieurs postes différents à Environnement Canada, au ministère de la Défense nationale et au Secrétariat du Conseil du Trésor. En juillet 1999, il a été nommé sous-ministre associé de Revenu Canada et commissaire adjoint de l'Agence des douanes et du revenu du Canada. En décembre 2002, il a été nommé sous-ministre des Affaires indiennes et du Nord, poste qu'il a occupé jusqu'à sa nomination à son poste actuel.

M. Jolicoeur est accompagné de Barbara Hébert, vice-présidente, Direction générale des opérations, Agence des services frontaliers du Canada. Je vous souhaite la bienvenue à tous les deux et je vous donne la parole pour une brève déclaration, monsieur Jolicoeur.

Alain Jolicoeur, président, Agence des services frontaliers du Canada : Je suis heureux d'être avec vous aujourd'hui, monsieur le président. Huit mois se sont déjà écoulés depuis ma dernière comparution devant votre comité.

Je vous remercie de votre appui pour faire adopter la législation. Comme vous le savez, cela a donné à l'ASFC les fondements juridiques pour mettre en œuvre son programme moderne de gestion des frontières.

J'ai l'intention de vous faire part aujourd'hui des progrès que nous avons réalisés depuis octobre dernier ainsi que des dossiers prioritaires de l'Agence.

Notre action actuelle est axée sur trois stratégies fondamentales — avec les outils et la technologie correspondants — qui sont de gérer, contrôler et sécuriser les opérations frontalières; de recueillir des informations préalables et de les utiliser comme renseignements de sécurité; et d'élargir nos programmes d'approbation préalable afin d'accélérer la circulation des voyageurs et des marchandises en règle à la frontière.

Les exemples de progrès comprennent l'accord sur l'Information préalable sur les voyageurs (IPV) et l'accord sur le Dossier passager (DP) que nous avons signés avec l'Union européenne. En outre, l'Information préalable sur les expéditions commerciales, qui est pleinement fonctionnelle dans le mode maritime depuis 2004, sera entièrement mise en œuvre à partir de cet été dans le mode aérien. Nous avons intégré les programmes de formation des recrues afin que les nouveaux agents des services frontaliers puissent utiliser la technologie, travailler avec les nouveaux systèmes et mieux gérer le risque — en bref, mieux suivre l'évolution des activités de l'ASFC. Nous avons mené avec succès les projets pilotes NEXUS Air et NEXUS Maritime. Nous continuons d'investir dans la R-D, l'acquisition et le déploiement de la technologie de détection des radiations. Les premières unités ont été installées à Saint John et font présentement l'objet d'essais. Le déploiement d'autres unités est prévu en 2006 à Montréal, Halifax et Vancouver. Une fois pleinement mis en œuvre, notre

Vancouver. Once fully implemented, our radiation-detection program will allow us to screen virtually 100 per cent of incoming marine cargo immediately upon its arrival in Canada.

We continue to deliver on our plans to provide enhanced connectivity for remote ports and we have made significant progress to connect unconnected sites. Most sites are now connected with only three seasonal sites left to fully connect by the end of summer 2006. We are replacing the existing Primary Automated Lookout System files with an updated system to ensure that border services officers have access to the information they need. We will continue to invest in building a smarter, more secure and trade-efficient border that relies on technology, information sharing and biometrics.

The CBSA will receive \$239 million over the next two years to help fund some of the highest profile initiatives under the Security and Prosperity Partnership of North America (SPP). These initiatives include NEXUS air, e-manifests, business resumption planning, partners in protection, and the passenger name record program. We are moving to the next generation of smart-border management. These SPP initiatives will improve border security by complementing our existing risk-management strategies. They demonstrate innovative measures to ensure the free flow of trade and travel across a secure border.

The Western Hemisphere Travel Initiative (WHTI) is the most important bilateral border issue currently facing Canada. We share U.S. security objectives and want to work with them to ensure that both countries continue to streamline the movement of low-risk traffic in both directions. Prime Minister Harper and President Bush discussed the issue earlier this year and agreed to appoint Public Safety Minister Day and Homeland Security Secretary Chertoff as the leads to discuss this matter. They created a working group led by me on the Canadian side and by the head of the US-Visit program and the new Commissioner of U.S. Customs and Border Protection, Ralph Basham. This working group will examine issues and develop proposed solutions for discussion at the ministerial level. We have had a number of meetings and conference calls to date. Minister Day and Secretary Chertoff met in April and plan to meet again this July.

Specifically, as part of the SPP, we are now actively engaged with our U.S. counterparts to identify jointly acceptable document security standards that will help us to identify other alternative secure documents in addition to the passport and the USPASS card, already announced as acceptable. The CBSA will receive \$100 million over the next two years to begin the process of providing frontline border services officers with side arms and of ensuring that they are no longer required to work alone. We plan to arm approximately 5,000 officers, not only at land border crossings but also at marine ports and, in some cases, inland. We plan to have the first group of officers armed by the fall of 2007. We are actively engaging the union in our implementation planning.

programme de détection des radiations nous permettra de contrôler la quasi-totalité du fret maritime immédiatement à son arrivée au Canada.

Nous continuons de mettre en œuvre nos plans d'amélioration de la connectivité des ports éloignés et nous avons réalisé des progrès considérables pour relier les sites qui ne l'étaient pas. Aujourd'hui, la plupart des sites sont reliés au système et il ne reste plus que trois bureaux saisonniers qui le seront à la fin de l'été 2006. Nous remplaçons le système automatisé de surveillance à l'inspection primaire par un système amélioré qui permettra à tous les agents frontaliers d'avoir accès aux renseignements dont ils ont besoin. Nous continuerons aussi d'investir dans la mise en place d'une frontière plus intelligente, plus sûre et plus efficace pour le commerce, grâce à la technologie, au partage de renseignements et à la biométrie.

L'ASFC recevra 239 millions de dollars au cours des deux prochaines années pour financer certaines des initiatives les plus visibles du Partenariat pour la sécurité et la prospérité, qui comprennent NEXUS Air, le manifeste électronique, la planification de la reprise des activités, le programme Partenaires en protection et le Dossier passager. Ces initiatives du PPS renforceront la sécurité à la frontière en complétant les stratégies actuelles de gestion du risque. Elles démontrent par ailleurs notre souci d'innover pour assurer la libre circulation des marchandises et des voyageurs à des frontières sûres.

L'Initiative relative aux voyages dans l'hémisphère occidental (IVHO) est l'enjeu bilatéral le plus important auquel le Canada fait face aujourd'hui. Nous partageons les objectifs de sécurité des États-Unis et voulons collaborer avec eux pour continuer à rationaliser la circulation à faible risque dans les deux sens. Le premier ministre Harper et le président Bush ont discuté de cette question plus tôt cette année et sont convenus de nommer le ministre de la Sécurité publique Day et le Homeland Security Secretary Chertoff pour mener ce dossier. Ceux-ci ont mis sur pied un groupe de travail que je dirige avec le chef du programme US-Visit des États-Unis et le nouveau Commissioner of U.S. Customs and Border Protection, Ralph Basham. Ce groupe de travail étudiera les enjeux et proposera des solutions aux instances ministérielles. Nous avons déjà eu plusieurs réunions et téléconférences à ce sujet. Le ministre Day et le secrétaire Chertoff se sont rencontrés en avril et ont l'intention de se rencontrer à nouveau en juillet.

Dans le cadre du PPS, nous participons activement avec nos homologues américains à l'établissement de normes de sécurité convenant aux deux parties pour nous aider à définir d'autres documents de sécurité que le passeport et la carte américaine USPASS déjà jugés acceptables. L'ASFC recevra 100 millions de dollars au cours des deux prochaines années pour entamer le processus consistant à armer les agents des services frontaliers de première ligne et à s'assurer qu'ils ne sont plus tenus de travailler seuls. Nous avons l'intention d'armer environ 5 000 agents, pas seulement dans les postes frontaliers terrestres mais aussi dans certains ports et dans certains bureaux de l'intérieur. Nous prévoyons être en mesure d'armer un premier groupe d'agents à l'automne de 2007 et le syndicat participe activement à la planification de ce programme.

I am committed to broadening our intelligence networks and to ensuring that CBSA staff are well trained and well equipped. We must constantly invest in new and modern tools, adopt innovative approaches and capture the benefits of the best science and technology. The CBSA has built strong partnerships within the security community, as was made clear by our participation in the investigations that led to the arrests earlier this month of the 17 terrorist suspects in Toronto.

We continue to protect the health and safety of Canadians and to maintain the security of Canadian society by removing individuals that might pose a danger to the public or to the national security of Canada. We are investing heavily to ensure that our intelligence networks and tools are the best. We recently moved detainees under security certificates from provincial demand centres, where all high-risk immigration detainees are held, to the newly operated Kingston Immigration Holding Centre to improve conditions of detention for our security cases.

This is an overview of the progress since October 2005 when I last appeared before the committee. As senators are aware, I am committed to the CBSA evolving into an innovative science- and technology-based learning organization. Achieving security and prosperity simultaneously is an enormous responsibility and a constant balancing act between security and facilitation that requires diligence, innovation and flexibility. Thank you for this opportunity and I look forward to your questions.

Senator Banks: We are pleased to hear your reference to improvements made since you last joined us at committee, Mr. Jolicoeur. We are in the process of developing a report card of the recommendations we have made to the government in those respects. Your visit here is timely. Almost one year ago, this committee issued a report called *Borderline Insecure* to which we drew the attention of the government and all Canadians to some of the issues you mentioned.

The first one is the connections that you said have been made with respect to land border crossings and to the central intelligence capacity with the computer system. I understood you to say that they have been connected except for three seasonal posts. Are the connections via high-speed access? Could you tell me why those three seasonal posts are not connected yet?

Mr. Jolicoeur: When CBSA was created, 110 offices were not connected. You have asked me on other occasions to report on the status of those offices. During 2005, we connected an additional 31 offices, which leaves us with work to do on 21 offices. The three remaining seasonal offices that are not connected are small but I agree that it could be a problem. We have asked Public Works and Government Services Canada (PWGSC) to secure a contract for CBSA for satellite connection for these three offices. They are working hard to obtain that contract for us. I am not sure why but there has been an

J'ai pris l'engagement d'élargir nos réseaux de renseignements et de veiller à ce que le personnel de l'ASFC soit bien entraîné et bien équipé. Nous devons continuellement investir dans des outils nouveaux et modernes, adopter des méthodes novatrices et tirer parti de la science et la technologie. L'ASFC a forgé un solide partenariat avec le monde de la sécurité, comme l'a clairement montré notre participation aux enquêtes qui ont mené plus tôt ce mois-ci à l'arrestation de 17 personnes soupçonnées de terrorisme à Toronto.

Nous continuons à protéger la santé et la sécurité des Canadiens et à préserver la sécurité de la société canadienne en renvoyant du pays les personnes susceptibles de poser un danger pour le public et pour la sécurité nationale. Nous investissons beaucoup pour avoir les meilleurs réseaux de renseignement et les meilleurs outils. Nous avons récemment transféré des détenus visés par un certificat de sécurité de certains établissements correctionnels provinciaux, où sont détenues tous les personnes posant un risque élevé sur le plan de l'immigration, vers le nouveau Centre de surveillance de l'immigration, à Kingston, afin de leur assurer de meilleures conditions de détention.

Ceci met fin à un bref aperçu des progrès réalisés depuis octobre 2005, lors de ma dernière comparution devant le comité. Comme vous le savez, je me suis engagé à faire de l'ASFC une organisation novatrice axée sur le savoir, la science et la technologie. Assurer à la fois la sécurité et la prospérité est une responsabilité énorme qui nous oblige à maintenir continuellement un juste équilibre entre la sécurité et la facilitation, ce qui exige vigilance, innovation et flexibilité. Je vous remercie de votre attention et suis maintenant prêt à répondre aux questions.

Le sénateur Banks : Nous sommes heureux de vous entendre parler des améliorations faites depuis votre dernière comparution, monsieur Jolicoeur. Nous préparons actuellement un rapport qui contiendra nos recommandations au gouvernement. Votre visite tombe donc à pic. Il y a près d'un an, le comité a publié un rapport intitulé *À la limite de l'insécurité* dans lequel il attirait l'attention du gouvernement et des Canadiens sur certaines des questions que vous venez d'évoquer.

La première porte sur le lien que vous dites avoir établi entre les postes frontaliers terrestres et les services de renseignement grâce à l'informatique. Si je vous ai bien compris, il ne reste plus que trois postes saisonniers à relier au système. Les liaisons sont-elles assurées par Internet à grande vitesse? Pouvez-vous nous dire par ailleurs pourquoi ces trois postes saisonniers ne sont pas encore reliés?

M. Jolicoeur : Quand l'ASFC a été créée, 110 bureaux n'étaient pas branchés. Vous nous avez déjà demandé dans le passé de faire le point sur ces bureaux. En 2005, nous en avons branché 31 autres, ce qui en laissait 21. Les trois bureaux saisonniers qui ne sont pas reliés au système sont des petits bureaux, mais je reconnais que cela pourrait être un problème. Nous avons demandé à Travaux publics et Services gouvernementaux Canada (TPSGC) d'obtenir un contrat pour permettre à l'ASFC d'établir une connexion par satellite avec ces trois bureaux. Le ministère s'occupe actuellement de l'obtention

administrative delay. We are confident that these offices will be connected through satellite before the end of the summer. It should have been done by now, but it is not done yet.

Senator Banks: Has anyone explained this to you? If you and I wanted a high-speed connection from the middle of the Gobi Desert, we could get it in very short order. Why is this delay happening?

Mr. Jolicoeur: Procurement in the public service is something that can be problematic on occasion because of the challenges and rules.

On a different note, we have spent a year and a half trying to obtain new uniforms for our employees. We are approaching the end of the process and will finally be getting our new uniforms. It is a complex process. Those questions may be better directed to PWGSC. We are approaching the end of the process and these offices will be connected.

I want to refer to another 18 offices that have been connected for some time. We are not comfortable with the high-speed connection or wave-length aspect, the space sufficient for them to obtain all the services other offices are getting.

We are planning to first analyze how the connection works with these three final examples. If satellite connection provides us with everything we think it will, that will probably be the solution for the other 18 offices that are not sufficiently connected.

Senator Banks: At the moment, let us talk about the three examples that are absent. We will take this to Public Works and Government Services Canada. We see the minister every day in the Senate and we will ask him those questions.

I can understand why you must get competitive bids on which uniform manufacturer to use. However, matters directly related to national security, particularly at these times, seem to be able to leapfrog those considerations in some way.

With respect to those three "offices" as you call them, I am presuming they are small and are probably manned by an officer at a given time. Is that a reasonable presumption?

Mr. Jolicoeur: Yes, they are small. They are probably one-person offices.

Senator Banks: How does that person get information about an emergent event? How is that person told that a truck driving up to their office might have something wrong with it, might contain something that ought not to be there, or has people in it about whom they should be careful? How are they notified?

Mr. Jolicoeur: If there is advance intelligence about something such as a vehicle, a person or an event to be aware of, we can always contact those offices.

Senator Banks: By what means?

Mr. Jolicoeur: We would speak to them directly by phone.

de ce contrat. Je ne sais pas pourquoi mais il y a eu un retard administratif. Nous pensons que ces bureaux seront reliés au système par satellite avant la fin de l'été. Cela aurait déjà dû être fait mais ça ne l'est pas encore.

Le sénateur Banks : Vous a-t-on expliqué pourquoi? Si vous et moi voulions une connexion à grande vitesse au milieu du désert de Gobi, nous n'aurions aucun mal à l'obtenir. Pourquoi y a-t-il un retard?

M. Jolicoeur : L'approvisionnement dans la fonction publique peut parfois causer des problèmes à cause de défis et de règles.

Sur une note différente, nous avons passé un an et demi à essayer d'obtenir de nouveaux uniformes pour nos employés. Nous arrivons à la fin du processus et nous allons bientôt les obtenir. Ces choses-là sont complexes et il serait préférable de poser la question directement à TPSGC. Nous arrivons à la fin du processus et ces bureaux seront branchés.

Permettez-moi de parler de 18 autres bureaux qui sont branchés depuis un certain temps. Nous ne sommes pas à l'aise avec les connexions à grande vitesse ou avec l'aspect longueur d'onde, ni avec le temps qu'il leur faut pour obtenir tous les services qu'ont les autres.

Nous avons l'intention d'analyser d'abord comment fonctionne la connexion de ces trois derniers exemples. Si la connexion par satellite nous donne tout ce que nous en attendons, ce sera probablement la solution pour les 18 autres bureaux qui n'ont pas de connexion satisfaisante.

Le sénateur Banks : Restons-en pour le moment aux trois exemples qui ne sont pas connectés. Nous en parlerons à Travaux publics et Services gouvernementaux Canada. Nous voyons le ministre tous les jours au Sénat et nous pourrions lui poser ces questions.

Je comprends que vous deviez faire un appel d'offres compétitives pour acheter des uniformes mais, quand il s'agit de sécurité nationale, surtout à notre époque, il me semble qu'on devrait pouvoir surmonter ce genre de considérations.

En ce qui concerne les trois « bureaux » comme vous les appelez, je suppose qu'ils sont petits et n'ont probablement qu'un agent en poste à la fois. Est-ce exact?

M. Jolicoeur : Oui, ce sont de petits bureaux qui n'ont probablement qu'un employé.

Le sénateur Banks : Comment cet employé obtient-il des renseignements sur une crise potentielle? Comment lui dit-on qu'un camion qui va se présenter à son bureau risque de poser un problème, de contenir des choses qu'il ne devrait pas contenir, ou d'avoir des personnes dont on devrait se méfier? Comment est-il informé?

M. Jolicoeur : Si nous avons des renseignements au sujet d'un tel véhicule, ou d'une personne ou d'un événement potentiel, nous pouvons toujours entrer en contact avec les bureaux.

Le sénateur Banks : De quelle manière?

M. Jolicoeur : Directement par téléphone.

Senator Banks: In the event there is something untoward based on advanced intelligence, would you be able to get additional people to that office in short order?

Mr. Jolicoeur: I could not tell you right now how long it would take to get a person to these three offices but I can look into that. If there was such a need, we would send someone for sure.

Senator Banks: This is one of the questions addressed in our report.

If that vehicle drives through the land border crossing and does not stop, and there are a number of instances of that happening, can you tell us about the recordkeeping in that respect? How many instances were there in Canada last year of vehicles that just drove through a border crossing and did not stop? What is the percentage of those vehicles that were likely to have been found after the fact? Do we have that information?

Mr. Jolicoeur: You recommended to us and we agreed that we needed to start measuring and reporting on that, which we have done. I do not have the exact number but we started reporting last year.

If you recall the first time you raised that issue with us, the number used the year before was 1,600 across the country over a year. So far, for the six months of this year, we have a number in the 300 range. There has been a significant reduction of those occurrences.

They are reported, and that reporting has lead to about 10 people being arrested. I do not have the exact number but I do have that information if you want it.

Senator Banks: Will you please send that information to the clerk of the committee?

Mr. Jolicoeur: Yes.

Senator Banks: I think most Canadians would be surprised, shocked and unhappy to learn that 300 vehicles in half a year drive through the border, are not stopped and get away with it, at least for a while. Whomever or whatever they have in their trunk could be let out in fairly short order.

In a case such as that, the policy of CBSA now is to notify the police. The police may or may not be able to do something about it. We have had other issues about how quickly the police are able to respond to that, and it has not been good news.

Will that policy change when your border officers at those land border crossings are armed? When there is an armed and dangerous person known to be coming to the border, or when a vehicle crosses the border without stopping, will that policy change when your officers arrive?

Mr. Jolicoeur: The policy in terms of what to do when someone crosses the border without stopping will not change when our people are armed. Our policy will be similar to that of the U.S. They will not be allowed to use their guns to shoot at a

Le sénateur Banks : Si vos renseignements vous indiquent qu'il y a quelque chose d'anormal, pouvez-vous dépêcher rapidement du personnel supplémentaire dans ce bureau?

M. Jolicoeur : Je ne peux vous dire immédiatement combien de temps il faudrait pour envoyer quelqu'un dans ces trois bureaux mais je pourrai me renseigner. Si c'était nécessaire, il est évident que nous enverrions quelqu'un.

Le sénateur Banks : Voici maintenant une question que nous avons abordée dans notre rapport.

Si un véhicule traverse la frontière sans s'arrêter, et chacun sait que c'est déjà arrivé, comment est-ce enregistré? Pouvez-vous me dire combien de fois il est arrivé l'an dernier que des véhicules traversent une frontière du Canada sans s'arrêter? En outre, quel pourcentage de tels véhicules est-on susceptible de retrouver après coup? Avons-nous cette information?

M. Jolicoeur : Vous nous aviez recommandé de tenir des dossiers à ce sujet et de produire des rapports, ce que nous avons fait. Je n'ai pas le chiffre exact que vous demandez mais nous avons commencé à produire des rapports l'an dernier.

La première fois que vous avez soulevé cette question, souvenez-vous, nous avions parlé pour l'année précédente de 1 600 pour tout le pays. Jusqu'à présent, pour les six premiers mois de l'année, nous en avons 600 environ. Il y a donc eu une réduction notable de ce genre d'incident.

Ces incidents sont signalés et les rapports à ce sujet ont débouché sur l'arrestation de 70 personnes. Je n'ai pas de chiffres plus précis mais je pourrai les obtenir si vous voulez.

Le sénateur Banks : Pourriez-vous envoyer cette information au greffier du comité?

M. Jolicoeur : Oui.

Le sénateur Banks : Je pense que la plupart des Canadiens seraient surpris, choqués et furieux d'apprendre que 300 véhicules en six mois ont traversé la frontière sans s'arrêter et sont restés au Canada en toute impunité pendant au moins un certain temps. Les choses ou personnes qu'ils contenaient auraient pu être débarquées en vitesse.

Dans un cas comme celui-là, la politique de l'ASFC est de prévenir la police mais il n'est pas garanti que celle-ci puisse faire quelque chose. Nous nous sommes renseignés sur la rapidité avec laquelle elle peut intervenir dans ce genre de situation et les nouvelles ne sont pas bonnes.

Allez-vous modifier cette politique lorsque vos agents aux frontières terrestres seront armés? Si une personne armée et dangereuse se présente à la frontière, ou si un véhicule franchit la frontière sans s'arrêter, appliquerez-vous une autre politique quand vous aurez ces agents armés?

M. Jolicoeur : La politique concernant ce qu'il faut faire quand quelqu'un franchit la frontière sans s'arrêter ne changera pas lorsque nos agents seront armés. Notre politique sera similaire à celle des États-Unis. Les agents ne seront pas autorisés à utiliser

car that passes through or anything like that. They will advise the police when someone runs the border. That policy will remain the same.

Senator Banks: We will still have to rely upon a police response, and sometimes they are too busy or cannot get around to it. Will CBSA officers have an added capacity to pursue a car or truck that has crossed the border without stopping?

Mr. Jolicoeur: No, we have no means to pursue; we are not foreseeing situations where we will need the means to pursue those cars ourselves. We will continue relying on the police.

Senator Banks: In that case, we are interested in receiving information about the number of vehicles that are somehow intercepted and how long it takes to find them. They could have offloaded whatever it was they had — which is presumably the reason they ran the border — in 20 minutes.

Mr. Jolicoeur: I agree. However, I should point out that we have reduced those numbers significantly using signage and different methods. We need to continue reducing that number.

At the end of the day, yes, we are dependent upon the police to capture the remaining offenders.

Senator Banks: We have already heard from CBSA officers that the police sometimes cannot respond and when they do it takes a long time.

If I drive a car across the border with a 20-minute head start, there are a lot of places in Canada I could go where you would never find me again. Is that right?

Mr. Jolicoeur: That is true at the moment. The solution is to reduce the number of people crossing without stopping and to get quicker service from the police. There may be alternative solutions in areas where it is difficult to obtain that service rapidly.

The Chairman: I have a supplementary question on that, Senator Banks.

Just so we are clear, Mr. Jolicoeur, you said that 300 vehicles ran the border in the first six months of this year?

Mr. Jolicoeur: The number is roughly 300 vehicles over six months.

The Chairman: Only 70 of those vehicles were apprehended?

Mr. Jolicoeur: Yes, I think it is about 70.

The Chairman: Is it correct that there are 230 vehicles in the country about which we have no clue?

Mr. Jolicoeur: That is true. I would like to point out that it is a very significant reduction over the previous number and it is our belief that the vast majority of cases where people run the port is by confusion. People are confused about signing. The vast

leur arme pour tirer sur un véhicule qui ne s'arrête pas ou dans des cas similaires. Ils préveniront la police. La politique restera la même.

Le sénateur Banks : Nous dépendrons donc toujours de la réaction de la police qui est parfois trop occupée pour intervenir, ou qui ne le peut pas. Est-ce que les agents de l'ASFC auront de nouveaux moyens pour se lancer à la poursuite d'un véhicule ou d'un camion qui a traversé la frontière sans s'arrêter?

M. Jolicoeur : Non, nous n'avons pas de moyens de poursuite; nous n'envisageons pas de situations dans lesquelles nous aurions besoin d'entreprendre de telles poursuites nous-mêmes. Nous continuerons à nous en remettre à la police.

Le sénateur Banks : Si tel est le cas, nous aimerions savoir combien de véhicules finissent par être interceptés, et au bout de combien de temps. Ils auraient pu se débarrasser de leur chargement — ce qui est probablement la raison pour laquelle ils ne s'étaient pas arrêtés — en 20 minutes.

M. Jolicoeur : Je suis d'accord avec vous mais je tiens à souligner que nous avons considérablement réduit ce nombre d'incidents en utilisant des panneaux indicateurs et d'autres méthodes. Et nous devons bien sûr continuer dans cette voie.

En fin de compte, nous dépendons de la police pour l'arrestation des délinquants.

Le sénateur Banks : Nous avons déjà entendu des agents de l'ASFC dire que, dans certains cas, la police ne peut pas intervenir ou, si elle le peut, qu'il lui faut beaucoup de temps.

Si je traverse la frontière et que j'ai 20 minutes d'avance sur vous, il y a beaucoup d'endroits où je pourrai aller et où vous ne me trouverez jamais, n'est-ce pas?

M. Jolicoeur : C'est vrai pour le moment. La solution est de réduire le nombre de personnes forçant la frontière et d'obtenir un service plus rapide de la police. Il y a peut-être d'autres solutions dans les régions où il est difficile d'obtenir ce service rapidement.

Le président : J'ai une question supplémentaire à poser, sénateur Banks.

Pour que tout soit bien clair, monsieur Jolicoeur, vous avez bien dit que 300 véhicules ont franchi la frontière sans s'arrêter pendant les six premiers mois de l'année?

M. Jolicoeur : C'est environ 300 véhicules en six mois.

Le président : Et seulement 70 ont été appréhendés?

M. Jolicoeur : Oui, je crois que c'est environ 70.

Le président : Est-il donc exact qu'il y a aujourd'hui dans le pays 230 véhicules dont nous ne savons strictement rien?

M. Jolicoeur : C'est exact. Je tiens à préciser que c'est beaucoup moins qu'auparavant et que nous croyons que, dans la grande majorité des cas, les conducteurs ont agi ainsi par confusion. Il y a une certaine confusion dans l'esprit des gens au

majority think they have gone through the whole process when they have not.

The Chairman: If that is the case, why do you not have a barrier? It is easy to raise and lower a barrier.

Mr. Jolicoeur: We could put barriers everywhere. This will slow the process considerably, but it is a possibility. There is also cost to that.

The Chairman: There is a barrier when you go into a parking garage and, when someone wants to leave, it is a matter of someone pushing a button and saying, thank you very much, have a nice day and they drive off.

Mr. Jolicoeur: We could have barriers everywhere. I would point out again that our process is measured by seconds. There are cases where it might be a problem, but that could be a permanent solution.

The Chairman: For people running the border, why not have something farther down the road, not by the post, that incapacitates the vehicle? We see police dragging across spikes and it would be an easy matter to automate that and have the vehicle incapacitated 200 metres farther down the road, not at the post.

Mr. Jolicoeur: There are locations where this could be considered. I am not sure it would be applicable to all locations because of the width.

The Chairman: I agree. It is not applicable to all. I am not hearing you say we are really concerned about the 230 that are getting through.

Mr. Jolicoeur: I am concerned, and this is why we have moved from 1,600 to a much smaller number. We need to keep on reducing that by using different techniques, and one of them might be, at the end of the day to bring it down to zero, to consider what you are suggesting.

The Chairman: I am surprised that I am suggesting them to you. I am surprised that you are not saying, I am sorry to report that 230-plus folks made it into the country, but here is our plan: one, we are going to put up a barrier to stop the ones who are just going in accidentally and, two, we have figured out a way to stop the other vehicles. You seem passive about these issues and I do not understand why you are not coming before us and saying — these are the problems and, by the way, we have solutions that we are working on. We will test some of these and have some in place by this date. You come and say, well, Public Works is slow getting in equipment and we are also having problems with uniforms and, by the way, 230 vehicles with maybe more people get back into the country, but I do not have anything to tell you about the solutions to stop that.

Mr. Jolicoeur: Let us take this problem one by one. We are talking the port running and the difficulty we are having with port running. The last time we discussed that with you, we were

sujet des panneaux indicateurs. La grande majorité des gens pensent qu'ils ont fini tout le processus alors que ce n'est pas le cas.

Le président : Si tel est le cas, pourquoi ne pas installer des barrières? C'est facile à lever et à baisser, une barrière.

M. Jolicoeur : Nous pourrions installer des barrières partout. Ça ralentirait considérablement le processus mais ce serait une possibilité. Et ça coûterait de l'argent.

Le président : Quand on entre dans n'importe quel garage, il y a une barrière et, quand on veut sortir, il suffit que quelqu'un appuie sur un bouton en nous disant merci beaucoup, bonne journée.

M. Jolicoeur : Nous pourrions installer des barrières partout. Je vous rappelle que notre processus est mesuré en secondes. Il y a des cas où ça pourrait être un problème mais ça pourrait être une solution permanente.

Le président : Pour les gens qui franchissent la frontière sans s'arrêter, pourquoi ne pas prévoir quelque chose plus loin, pas au poste-frontière même, pour mettre leur véhicule hors service? On voit des policiers traîner des rubans de clous en travers des routes et ce serait facile d'automatiser ça pour que le véhicule soit bloqué 200 mètres plus loin, pas au poste-frontière lui-même.

M. Jolicoeur : Il y a des postes où ça pourrait être envisagé. Je ne suis pas sûr que ça puisse s'appliquer partout, à cause de la largeur.

Le président : D'accord, ça ne peut pas s'appliquer partout mais je ne vous entends pas exprimer d'inquiétude particulière sur le fait que 230 véhicules ont forcé le passage à la frontière.

M. Jolicoeur : Si, ça m'inquiète, et c'est pourquoi nous sommes passés de 1 600 à beaucoup moins. Nous devons continuer à réduire ce chiffre en utilisant différentes méthodes et l'une d'entre elles, si nous voulions finalement arriver à zéro, pourrait être celle que vous proposez.

Le président : Je suis surpris d'être celui qui vous fait cette recommandation. Je suis surpris de ne pas vous entendre dire que vous regrettez de devoir admettre que plus de 230 personnes ont forcé le passage à la frontière mais que vous avez un plan pour y mettre fin : premièrement, vous allez installer des barrières pour bloquer ceux qui font ça accidentellement et, deuxièmement, vous avez trouvé une méthode pour arrêter les autres. Vous me semblez bien passif sur toute cette question et je ne comprends pas pourquoi vous ne venez pas nous dire : voici le problème et, au fait, nous avons des solutions sur lesquelles nous travaillons; nous allons les mettre à l'essai et certaines seront mises en œuvre d'ici telle ou telle date. Au lieu de ça, vous venez nous dire que Travaux publics traîne dans la mise en place de votre équipement, que vous avez aussi des problèmes avec les uniformes et, en passant, que 230 véhicules avec un nombre de personnes inconnu sont entrés illégalement au pays mais nous n'avons aucune solution à vous proposer pour mettre fin à ça.

M. Jolicoeur : Prenons les problèmes l'un après l'autre. Nous attirons votre attention sur le franchissement illégal des frontières et nous vous disons les problèmes que ça nous pose. La dernière

collectively unhappy with the number of port runners, which was at 1,600. The plan that we discussed and implemented was to work in the area where that was most prevalent. We flagged two areas where we had some difficulty — one port in B.C. and a secondary commercial one at Windsor. We have worked on both and this is why we have progressed a lot.

I am not saying we are finished, but I am saying we have progressed a lot and we will continue to do so. If we do not find a better or more practical way to bring it close to zero — it is never going to be zero — we will use barriers. However, sometimes this occurs when our ports are closed. We get information about some people crossing the border point when the port is closed.

Senator Banks: That is not okay. How is it possible to say in this day and age, with everything that is happening, that if a criminal finds a border post that is closed, he or she can just drive across it? It is not okay that we have made progress in these things. Following the chairman's point, at each and every land border crossing in Canada, there is a road that vehicles have to drive down before they get to the fork in the road or the maze of streets or the other highways. There is a choke point, to use your language, by the use of which, the numbers of vehicles that drive into Canada without having been stopped and inspected, could be zero. You know better than we do what they are. There is a hydraulic mechanism in the road that stops the car or a set of teeth that come up and ruin tires, which half the parking lots in the country use.

Are you planning those kinds of things? Are you going to install those things so that the next time we talk to you the number of cars coming into Canada without having been stopped will be zero? Making it better is not good enough days, is it? Does it not have to be zero?

Mr. Jolicoeur: I understand your frustration and I would also like this to be zero, but as you know and as I have reported, we have many roads that are unguarded between Canada and the U.S.

If I take all of the former border crossing points and turn them into fortresses, at some point there is a limited return on the investment because —

Senator Banks: Is that the consideration — it costs too much?

Mr. Jolicoeur: The governing consideration is if you have a chain and you try to strengthen three or 15 of the links to make them better, it does not make your security any tighter because of the other ones. So, at some point we have to live with the reality that we have this huge border and there are many places where people can actually go through.

Senator Campbell: With all due respect, you are copping out. I am new here. I cannot believe this. I just cannot believe what I am hearing here. Are we serious about taking care of terrorism and

fois que nous en avons discuté, nous étions tous mécontents du nombre de fois où c'était arrivé, 1 600. Le plan dont nous avons discuté et que nous avons mis en œuvre consistait à agir là où ce problème se posait le plus fréquemment. Nous avons identifié deux régions où nous avons eu certaines difficultés — un port en C.-B. et un poste commercial secondaire à Windsor. Nous avons agi dans les deux et c'est pourquoi nous avons beaucoup progressé.

Je ne dis pas que nous avons fini mais que nous avons beaucoup progressé et que nous continuerons à le faire. Si nous ne trouvons pas de méthode meilleure ou plus pratique pour ramener ça à zéro — ce ne sera jamais zéro — nous utiliserons des barrières. Toutefois, cela arrive aussi parfois quand nos postes frontaliers sont fermés. Nous recevons des informations sur des gens qui ont franchi la frontière quand le poste était fermé.

Le sénateur Banks : Ça ne suffit pas. Comment se peut-il, à notre époque, avec tout ce qui se passe, qu'un criminel arrivant à un poste frontière fermé puisse tout simplement poursuivre sa route? Dire que nous avons fait des progrès n'est pas acceptable. Pour revenir à ce que disait le président, il y a à chaque poste frontalier du Canada une route que les véhicules doivent emprunter avant d'arriver à un embranchement ou un labyrinthe donnant accès à d'autres routes. Il y a un point d'étranglement, pour reprendre votre expression, qui permettrait de ramener à zéro le nombre de véhicules pouvant entrer au Canada sans être arrêtés et inspectés. Vous savez mieux que moi où il se trouve dans chaque cas. Dans la moitié des terrains de stationnement du Canada, il y a à l'entrée un mécanisme hydraulique qui permet d'arrêter les véhicules, ou un système de clous qu'on peut lever pour crever les pneus.

Avez-vous l'intention d'utiliser ce genre de choses? Allez-vous installer ces choses-là pour que, la prochaine fois que nous nous parlons, vous puissiez nous dire que le nombre de véhicules entrés illégalement au Canada est zéro? À notre époque, faire un peu mieux qu'avant, ça ne suffit pas, n'est-ce pas? Est-ce que ça ne devrait pas être zéro?

M. Jolicoeur : Je comprends votre frustration et j'aimerais moi aussi que ce soit zéro mais, comme vous le savez et comme je vous l'ai déjà dit, il y a beaucoup d'autres routes qui ne sont pas surveillées entre le Canada et les États-Unis.

Si je prends tous les anciens postes-frontières et que j'en fais des forteresses, il y aura un certain moment un taux de rendement réduit sur l'investissement car...

Le sénateur Banks : C'est ça qui vous préoccupe — que ça coûte trop cher?

M. Jolicoeur : Le facteur fondamental est que, si vous avez une chaîne dont vous renforcez 3 ou 15 maillons pour les rendre plus solides, ça n'améliore pas votre sécurité, à cause des autres. Nous allons donc devoir vivre avec la réalité que nous avons cette frontière immense qui peut être franchie à beaucoup d'endroits différents.

Le sénateur Campbell : Très respectueusement, vous vous défilez. Je suis nouveau au sein de ce comité et je n'en crois pas mes oreilles. Je n'arrive pas à croire ce que j'entends. Est-ce que

people crossing our borders here? You cannot cop out by saying there are hundreds of places you can cross in this country. I know there are hundreds of places. You are responsible for the crossings. You came here in October. At that time you said there was no log being kept that would tell you how many people were jumping the border. Now we have a number of 1,600. Where did that come from?

Mr. Jolicoeur: The number of 1,600 was not a formal number. It was a number that was captured by, if I remember, employees across the country that reported on these things. Now we are —

Senator Campbell: There was no formal process of keeping it so the number could have been 3,200 for all you know — correct?

Mr. Jolicoeur: That is correct.

Senator Campbell: And so now we know that there are 300 in half a year.

Mr. Jolicoeur: That is correct.

Senator Campbell: You say there are lots of places to cross. You are responsible for making sure that people do not cross that order. Is that correct, at the crossings?

Mr. Jolicoeur: We are responsible at the crossings. We will reduce that number of 300 in six months.

Senator Campbell: This is not good enough.

My second question is — you cannot tell me that you should not have a pursuit vehicle at those big crossings. You simply cannot tell me that. It does not make any sense. What you are telling me is a joke. If someone runs the Vancouver crossing, chances are they will probably get popped because the Surrey/White Rock detachment is there. If someone runs North Portal in Saskatchewan, you do not have a prayer unless you have a helicopter there.

Either Canada is serious about this or we should stop telling the public that we are. I look at all of this and it does not make any sense. Let us go to a single officer at a crossing. How many of them do we have?

Mr. Jolicoeur: In the last budget, we received resources to double up in all of these areas. We will need 400 new employees to ensure that in each single-officer location, there will be two officers on each shift.

Senator Campbell: How many places are there?

Mr. Jolicoeur: I believe there are 138.

Senator Campbell: In 2005 there were 139, so we have taken this seriously. Why do we not forget about the new uniforms and put two people at the border so that they are safer? This is simply not acceptable. What are your priorities in order here — new uniforms? Last year you said you would do something about this. You pledged \$101 million to begin arming the border officers and

nous prenons le terrorisme au sérieux, et les gens qui entrent chez nous illégalement? Vous ne pouvez pas vous défilier en disant qu'il y a des centaines d'endroits où les gens peuvent entrer au pays. Je sais bien qu'il y a des centaines d'endroits. Mais c'est vous qui êtes responsable des postes frontaliers. Quand vous êtes venu ici en octobre, vous nous avez dit qu'il n'y avait aucun registre indiquant combien de personnes forçaient le passage à la frontière. Maintenant, nous avons le chiffre de 1 600. D'où sort-il?

M. Jolicoeur : Le chiffre de 1 600 n'était pas un chiffre officiel. C'était un chiffre qui avait été saisi, si je me souviens bien, par des employés de tous le pays qui font rapport sur ces choses. Maintenant, nous sommes...

Le sénateur Campbell : Il n'y avait pas de processus officiel pour tenir des statistiques et le vrai chiffre aurait tout aussi bien pu être 3 200, n'est-ce pas?

M. Jolicoeur : C'est exact.

Le sénateur Campbell : Et maintenant nous savons qu'il y en eu 300 en six mois.

M. Jolicoeur : C'est exact.

Le sénateur Campbell : Vous dites qu'il y a beaucoup d'endroits où on peut traverser la frontière. Votre rôle est de vous assurer que les gens ne le font pas, n'est-ce pas?

M. Jolicoeur : Nous assumons la responsabilité des points de passage. Nous réduirons ce chiffre de 300 en six mois.

Le sénateur Campbell : Ce n'est pas suffisant.

Ma deuxième question est... Vous ne pouvez pas me dire que vous ne devriez pas avoir un véhicule de poursuite à ces postes frontaliers importants. Vous ne pouvez tout simplement pas me dire ça. Ça n'a aucun sens. C'est une blague. Si quelqu'un force le passage à la frontière de Vancouver, il se fera sans doute rapidement arrêter parce qu'il y a un détachement de la GRC à Surrey-White Rock. Si ça se passe à North Portal en Saskatchewan, vous n'aurez aucune chance à moins d'avoir un hélicoptère.

Où le Canada prend ça au sérieux ou nous cessons de le prétendre pour le public. Je vois tout ça et ça ne tient pas debout. Contentons-nous d'un seul agent à chaque poste frontalier. Combien en avons-nous?

M. Jolicoeur : Dans le dernier budget, nous avons reçu des ressources pour doubler l'effectif dans tous ces cas. Nous aurons besoin de 400 nouveaux employés pour nous assurer qu'il y a au moins deux agents dans tous les cas où il y en a maintenant un seul.

Le sénateur Campbell : Et ça en fait combien?

M. Jolicoeur : Je crois qu'il y en a 138.

Le sénateur Campbell : En 2005, il y en avait 139 et nous avons pris ça au sérieux. Pourquoi ne pas laisser tomber les nouveaux uniformes et vous occuper plutôt de mettre deux agents à la frontière, pour qu'ils soient plus en sécurité? Ceci est tout simplement inacceptable. Quelle est votre priorité : de nouveaux uniformes? L'an dernier, vous aviez dit que vous feriez quelque

eliminating work-alone posts. How many of those work-alone posts have you eliminated? One, according to these figures. What is the timeline for eliminating them? When are we going to not have single officers sitting in the middle of Saskatchewan, Alberta or Manitoba?

Mr. Jolicoeur: Do you want me to speak to the question of single officers?

Senator Campbell: I do.

Mr. Jolicoeur: In Budget 2006, we have, for the first time, money to deal with work-alone posts. Now, we have to hire people and train them for which we have a plan. I admit that it will take about three years before we have no work-alone posts in Canada. That is the time it will take to complete the recruitment and training, given the space we have at our training centre. However, this problem is being resolved.

Senator Campbell: If this is so important, why are you not sending trained and knowledgeable people from the big border crossings to be the second officer and then putting a rookie into the big offices where they could be trained? There had better not be someone killed at one of these work-alone border crossings during the next few years. There is a way around this. I understand about bringing in more officers and the training. However, simply take 139 trained officers from the big offices across Canada and put them into these smaller, work-alone posts. My biggest fear is that someone working alone will be hurt at one of these crossings. Worse, the fact that there are 230 vehicles wandering around likely has nothing to do with their missing the signage, as you suggested. If you cannot read the signage at Windsor, then you are coming across with something to do something. This is not acceptable.

Senator Banks: Is the principal constraint money?

Mr. Jolicoeur: For what?

Senator Banks: Doing all of these things, such as ensuring that no sign at a border crossing indicates "Closed for the night. Come back later," which is kind of silly.

Mr. Jolicoeur: If we want barriers, rules and a system that prevents people from crossing illegally then, yes there is a money consideration.

Senator Banks: Has that money been requested? Does CBSA have a plan for which it has requested the funds to reduce these numbers to zero? This committee argued with the previous government about it not providing sufficient resources. We will not change our minds on that simply because the government has changed. The previous government was deficient in providing the necessary resources for these jobs. However, you need a plan to

chase à ce sujet. Vous aviez promis 101 millions de dollars pour commencer à armer les agents aux frontières et éliminer les cas où un agent doit travailler seul. Combien de ces postes à un seul agent avez-vous éliminé? Un, selon vos chiffres. Quel est votre échéancier pour les éliminer? Quand en arriverez-vous au point où il n'y aura plus d'agents travaillant seuls au milieu de la Saskatchewan, de l'Alberta ou du Manitoba?

M. Jolicoeur : Voulez-vous que je vous parle des agents qui travaillent seuls?

Le sénateur Campbell : Oui.

M. Jolicoeur : Nous avons obtenu pour la première fois dans le budget de 2006 des crédits pour régler le problème des agents travaillant seuls. Il nous reste maintenant à recruter des gens et à les former, ce pourquoi nous avons un plan. Je reconnais qu'il faudra environ trois ans pour qu'il n'y ait plus un seul agent travaillant seul au Canada. C'est le temps qu'il faudra pour terminer le recrutement et la formation professionnelle, considérant la place dont nous disposons à notre centre d'entraînement. Toutefois, le problème est en cours de résolution.

Le sénateur Campbell : Si c'est si important, pourquoi n'envoyez-vous pas des agents formés et expérimentés des grands bureaux frontaliers pour être les deuxièmes, en les remplaçant par les nouveaux que vous aurez ainsi le temps de former? Vous avez intérêt à ce qu'aucun agent travaillant seul ne se fasse tuer pendant les prochaines années. Il y a pourtant une solution. Je comprends que vous deviez recruter de nouveaux agents et les former mais vous pourriez tout simplement prendre 139 agents chevronnés des grands bureaux du Canada et les affecter à ces petits postes où il y a actuellement un agent qui travaille seul. Ma plus grande crainte est qu'un de ces agents travaillant seul se fasse attaquer. Pis encore, le fait qu'il y ait 230 véhicules égayés dans la nature n'a rien à voir avec le fait qu'ils ont raté les panneaux indicateurs. Si quelqu'un ne peut pas lire les panneaux indicateurs à Windsor, c'est sans doute qu'il arrive avec quelque chose pour faire quelque chose. Ceci n'est pas acceptable.

Le sénateur Banks : Est-ce avant tout un problème d'argent?

M. Jolicoeur : Pour quoi faire?

Le sénateur Banks : Pour faire toutes ces choses, comme s'assurer qu'il n'y a pas dans un poste frontalier un panneau disant « Fermé pour la nuit, revenez plus tard », ce qui semble assez idiot.

M. Jolicoeur : Si l'on veut des barrières, des règles et un système qui empêche les genres de franchir illégalement la frontière, oui, il y aura un problème d'argent.

Le sénateur Banks : Cet argent a-t-il été demandé? L'ASFC a-t-elle un plan pour lequel elle a demandé un budget afin de ramener ce chiffre à zéro? Le comité avait eu un débat avec le gouvernement précédent parce qu'il ne donnait pas de crédits suffisants. Nous n'allons pas changer d'avis simplement parce que le gouvernement a changé. Le gouvernement précédent ne fournissait pas les ressources nécessaires pour faire le travail.

take to the government in order to secure the appropriate funds to fix the problem. You need to tell the government how much it will cost. Have you made such a plan?

Mr. Jolicoeur: We make requests to every federal budget for additional resources for CBSA. This year, we received over two years \$365 million for two improvements to security across Canada.

In the last budget, our request included a piece specifically dealing with running the port. No, I did not have a piece there. We of course were asked to prioritize all of our requests. No, there was not a specific request for that in the last budget. If we were to consider all of the areas where we could strengthen the border then, you are right, the amount requested to fund all of them would be very high. It would take a significant amount of money to add the number of people we would like to have at the borders and consider the areas between border points and post-border points — much more than we are talking about now.

Senator Banks: Most members of this committee believe that most Canadians would think that that would be money well spent. Aside from the specifics of border crossings, it would have a great impact on relations with our neighbour and the things that they suspect are happening in Canada. We argue against some of those suspicions when we send people to Washington to argue the incalculability of the costs. It is not only the fact of those 230 vehicles whose locations we do not know, but also the impact of that on our overall situation. Most Canadians would be extremely supportive of the necessary funding to ensure that we do not have “closed for the night” signs on our border crossings.

The Chairman: Mr. Jolicoeur, you just described a plan that you have laid out in order of priority. Could you make a copy of that available to the committee, please?

Mr. Jolicoeur: Do you mean in terms of the funding in Budget 2006?

The Chairman: No. We know those figures. We would like to know what you did not receive in that budget and we would like to see your list, in priority, of issues that you want to address across the spectrum. For example, are barriers on your list? Do you have a list of other deficiencies? We are anxious to know that you are on top of the job, and we do not want to be unreasonable in terms of our criticisms of what you are doing. If you have a plan in place that is not being funded, we would like to see what that plan is. We would like to have a look at what you have been arguing for so that we can see that you have a system that will resolve some of these problems. Failing that, we have to assume that you are not focusing on some of these issues.

It would be much fairer to you and to the agency if you were to provide us with what you think you need and what you have on your lists for material, equipment and devices, et cetera, to ensure

Cependant, vous devez être en mesure de proposer un plan au gouvernement si vous voulez obtenir les fonds requis pour régler le problème. Vous devez pouvoir dire au gouvernement combien ça va coûter. Avez-vous dressé un tel plan?

M. Jolicoeur : Nous demandons des fonds supplémentaires à l'occasion de chaque budget fédéral pour l'ASFC. Cette année, nous avons reçu 365 millions de dollars sur deux ans pour deux améliorations concernant la sécurité dans tout le Canada.

Dans le dernier budget, notre demande contenait un élément portant spécialement sur le franchissement illégal des frontières. Non, je n'ai pas cet élément avec moi. Bien sûr, on nous a demandé de classer nos demandes par ordre de priorité. Non, il n'y avait pas de demande particulière à ce sujet dans le dernier budget. Si nous devions tenir compte de tous les secteurs où nous pourrions renforcer la sécurité, vous avez raison, la somme demandée serait très élevée. Il faudrait beaucoup d'argent pour ajouter le nombre de personnes que nous aimerions avoir aux postes de douane et pour surveiller les secteurs situés entre ces postes et l'intérieur du pays — beaucoup plus que ce dont nous parlons maintenant.

Le sénateur Banks : La plupart des membres du comité pensent que les Canadiens diraient que c'est de l'argent bien dépensé. En plus d'améliorer la situation à la frontière, ça aurait une grande incidence sur nos relations avec notre voisin et sur les choses qui, soupçonne-t-il, se passent au Canada. Nous nous défendons contre ces soupçons quand nous envoyons des gens à Washington parler du niveau incalculable des coûts. Il ne s'agit pas seulement du fait qu'il y a 230 véhicules dont nous ne savons rien mais aussi de l'incidence que ça a sur notre situation globale. La plupart des Canadiens seraient tout à fait favorables à ce qu'on vous donne les fonds nécessaires pour nous assurer qu'il n'y ait plus de panneaux « Fermé pour la nuit » à nos postes frontaliers.

Le président : Monsieur Jolicoeur, vous venez de décrire un plan contenant un ordre de priorité. Pourriez-vous nous le remettre, s'il vous plaît?

M. Jolicoeur : Voulez-vous parler des crédits du budget de 2006?

Le président : Non. Nous connaissons ces chiffres. Nous aimerions savoir lesquelles de vos demandes n'ont pas été satisfaites, dans ce budget, et nous aimerions voir la liste des questions dont vous voulez vous occuper, par ordre de priorité. Par exemple, les barrières figurent-elles sur votre liste? Avez-vous une liste d'autres problèmes? Nous voulons avoir l'assurance que vous maîtrisez la situation et nous tenons à ne pas formuler de critiques injustifiées à votre égard. Si vous avez dressé un plan pour lequel vous n'avez pas de crédits, nous aimerions le savoir. Nous aimerions savoir ce que vous réclamez afin de voir ce que nous pouvons faire pour vous aider à résoudre ces problèmes. Sinon, nous devons supposer que vous ne vous intéressez pas à ces questions.

Il serait beaucoup plus juste, pour vous-même et pour l'Agence, de nous dire exactement ce dont vous pensez avoir besoin et ce qu'il y a sur votre liste du point de vue du matériel, de

that the border crossings work in the way that we expect them to work. Can you provide us with that?

Mr. Jolicoeur: That is fine. Yes.

The Chairman: Thank you.

[Translation]

Senator Poulin: Safety has become a major concern for Canadians because of a bad experience in the United States and also during the past few weeks. The quality of our relations with the United States is important to us. Since you are responsible for managing our border posts along the longest border in the world, could you tell us how many border posts there are and over how many kilometers?

Mr. Jolicoeur: The border is about 8,000 kilometers long. Along the land border, we have 119 border posts. When one talks about the border, one should not forget that it refers to all the points of entry into Canada. In addition to the land border, we have a number of marine ports. The three major border posts in importance for the number of containers are Halifax, Montreal and Vancouver.

Senator Poulin: We only have three?

Mr. Jolicoeur: Those on the largest ones. We also have marine points of service which are not always open.

We also have small marinas which open occasionally. There are also 200 airports that are used as points of entry into Canada.

Senator Poulin: What is the annual budget of the Canada Border Services Agency?

Mr. Jolicoeur: It will be between 1.2 billion and 1.3 billion dollars next year.

Senator Poulin: Considering the environment we have been living in since 2001 from the point of view of security, have you developed a plan identifying clearly the black holes? You have referred to long sections of the border without any post. What would be the solution to this problem and how much would it cost?

Mr. Jolicoeur: Yes, but I was referring to the management of the border as a whole. Our responsibility is limited to entry points. Despite that, we have discussed the possibility to create something equivalent to what the Americans have, which they call the Border Patrol and has a responsibility between the official points of entry. In our case, this responsibility belongs to the Royal Canadian Mounted Police.

Senator Poulin: Are you saying that the responsibility for the border is shared between two agencies?

Mr. Jolicoeur: Indeed I am.

Senator Poulin: Does that not create problems for needs identification?

l'équipement, des instruments, etc., pour faire en sorte que le travail à la frontière puisse être exécuté comme nous pensons qu'il doit l'être. Pouvez-vous nous donner ça?

M. Jolicoeur : C'est bien. Oui.

Le président : Merci.

[Français]

Le sénateur Poulin : La sécurité est une grande préoccupation pour les Canadiens et les Canadiennes suite à la mauvaise expérience aux États-Unis et aussi depuis les dernières semaines. Nous valorisons la qualité de nos relations avec les États-Unis. Étant donné que vous avez la responsabilité de la gestion des postes frontaliers sur la plus grande frontière du monde, pouvez-vous nous rappeler combien de postes frontaliers existent et sur combien de kilomètres?

M. Jolicoeur : C'est à peu près 8 000 kilomètres. À la frontière terrestre, nous avons 119 ports d'entrée. Lorsque nous parlons de frontière, nous parlons d'entrées sur le territoire canadien. En plus de la frontière terrestre, il y a un bon nombre de ports maritimes. Les trois principaux postes frontaliers d'importance pour leur quantité de conteneurs sont Halifax, Montréal et Vancouver.

Le sénateur Poulin : Nous n'en avons que trois?

M. Jolicoeur : Ce sont les plus gros. Nous avons des points de services dans le domaine maritime qui ne sont pas ouverts en tout temps.

Nous avons aussi des petites marinas qui ouvrent à l'occasion. Il y a 200 aéroports utilisés comme aéroports d'entrée au Canada.

Le sénateur Poulin : Quel est le budget annuel de l'Agence des services frontaliers du Canada?

M. Jolicoeur : C'est entre 1,2 milliards et 1,3 milliards de dollars, pour l'an prochain.

Le sénateur Poulin : Étant donné le contexte dans lequel nous vivons depuis 2001 du point de vue de la sécurité, avez-vous développé un plan identifiant clairement les trous noirs? Vous avez parlé de grandes sections où il n'y a pas de postes frontaliers. Quelles seraient les solutions au problème et les coûts associés à ces solutions?

M. Jolicoeur : Oui, mais on parle de la gestion de la frontière au complet. Notre responsabilité se limite aux ports d'entrée. Malgré cela, nous avons discuté de la possibilité de créer l'équivalent des Américains, soit ce qu'ils appellent le « Border Patrol » qui a la responsabilité entre les ports d'entrée officiels. Dans notre cas, au Canada, c'est une fonction qui relève de la Gendarmerie royale.

Le sénateur Poulin : Dites-vous que la responsabilité de la sécurité à la frontière est divisée entre deux agences?

M. Jolicoeur : Oui, effectivement.

Le sénateur Poulin : Cela ne crée-t-il pas des problèmes pour identifier clairement les besoins?

Mr. Jolicoeur: Obviously, especially since 9/11 but it had started earlier. The agencies work in close cooperation. We have common groups with staff from both organizations who cooperate, among other things, on the «high belt» concept, in an integrated manner, with all the safety agencies and U.S. agencies. We are wondering now if it would not be better to have one single agency at the border instead of two. It is an open question.

Senator Poulin: I was a bit surprised to learn that the new government has given only 101 million dollars in the last budget for an issue as important as border post security. We are informed that this budget should allow us to eliminate single agent posts. The other objective was to provide weapons to officers at the border. You stated of while ago that even if the officers were armed, the present policy would not change. Why give them weapons, then?

Mr. Jolicoeur: In the 2006 budget, the first objective of the 101 million dollars was to give weapons to our staff. That was not the only amount for our organization. In total, for the first two years, we got \$ 365 million. So there are many other important projects that have been financed in the last budget. The plan to give weapons to our officers was not specifically aimed at resolving the problem of people running the border but rather to give some tools to our employees when they are faced with dangerous situations at the border. In those cases, our operational policy will change because, if our officers are armed, they will be called upon to intervene more directly in those situations whereas they could not do so in the past when they had no weapons.

To put that in context, we talk to our American colleagues about their level of comfort with our strategies and with what we are doing. It is important to underline that we continuously compare our operational methods and our effectiveness to those of our American friends and that they are comfortable with them. Improvement is continuously made on both sides on the border as we go along.

Senator Poulin: Do American officers have weapons?

Mr. Jolicoeur: Yes, since the seventies.

Senator Poulin: Will our officers receive training on carrying and using weapons?

Mr. Jolicoeur: Yes, we are working with the Police Institute in Nicolet and with the agency training American officers to develop a course that will last about three weeks. That course will ensure that our people have the proper knowledge and training to use their weapons.

Senator Poulin: This is roughly what this committee had recommended a few weeks ago.

M. Jolicoeur : Évidemment, surtout depuis le 11 septembre et cela avait commencé avant. Les agences travaillent de façon très étroite. Nous avons des groupes communs avec des employés des deux organisations qui travaillent, entre autres, le concept des «high belt» en collaboration, de façon intégrée, avec les autres agences dans le domaine de la sécurité et les agences américaines. On se demande s'il serait mieux d'avoir une seule agence plutôt que deux pour la frontière, c'est une question ouverte.

Le sénateur Poulin : J'ai été un peu surprise d'apprendre que le nouveau gouvernement n'accorde que 101 millions de dollars, dans le dernier budget, pour une question aussi importante que celle de la sécurité des postes frontaliers. On nous informe que ce budget devait éliminer les postes où il y avait seulement un agent. L'autre objectif était d'armer nos gardiens aux postes frontaliers. Vous avez dit tantôt que même si les gardes étaient armés, la politique actuelle ne changerait pas. Pourquoi armer nos agents alors?

M. Jolicoeur : Dans le budget 2006 du gouvernement, les 101 millions de dollars servent d'abord à armer nos employés. Ce n'était pas la seule chose qu'il y avait dans le budget pour notre organisation. Au total pour les deux premières années, on obtient 365 millions de dollars. Donc il y a beaucoup d'autres projets importants qui ont été financés dans le plus récent budget. La question d'armer les employés à la frontière, ce n'est pas vraiment pour régler le problème des gens qui brûlent les postes frontières, mais plutôt pour donner les outils à nos employés pour faire face aux situations où des personnes dangereuses se présenteraient à la frontière. Dans ce cas-là, nos politiques opérationnelles vont changer, car dans un contexte où nos agents seront armés, ils seront appelés à intervenir plus directement dans des situations où ce n'était pas possible dans le passé puisqu'ils n'étaient pas armés.

Pour mettre cela en contexte, on parle du niveau de confort et d'inconfort de nos collègues américains concernant nos stratégies et ce que nous faisons. C'est important de souligner, que nous comparons continuellement notre façon de procéder et notre efficacité avec nos collègues américains, et ils sont confortables avec cela. On s'améliore d'un côté et de l'autre au fur et à mesure qu'on avance.

Le sénateur Poulin : Les postes américains sont-ils armés?

M. Jolicoeur : Oui, depuis les années 1970.

Le sénateur Poulin : Nos agents recevront-ils une formation sur le port et l'utilisation d'armes?

M. Jolicoeur : Oui, on travaille avec l'Institut de police de Nicolet et l'agence qui forme les agents américains armés, pour développer un cours qui durera trois semaines environ. Ce cours nous assurera que nos employés auront la connaissance et la formation nécessaire pour utiliser ces armes.

Le sénateur Poulin : C'est un peu ce qui avait été recommandé par notre comité il y a quelques semaines.

[English]

Senator Atkins: While at airports, one gets the impression that the Canadian Air Transport Security Authority (CATSA) has all the personnel it needs and then some. Can you tell us how many personnel you have increased by since the last time we met?

Mr. Jolicoeur: I do not know the exact number of increase but we will have about 13,000 employees within a year. It has been a gradual increase since we started.

The difficulty in reporting an exact number is that CBSA was not created in one shot. It was created gradually by adding pieces. Our numbers have been increasing steadily since our creation.

Senator Atkins: Getting back to the barrier question that the chairman addressed, if someone arrives by plane and goes through immigration, they see an officer who interrogates them and are then given a card in order to be put through another process where that card is examined.

Is there not a simple way of implementing a system where you could avoid having vehicles go through the border without examination, such as by having some form of barrier that could not be broken unless they provide evidence they have been examined?

Mr. Jolicoeur: If you are relating to the point raised by Senator Banks and Senator Campbell, to develop a physical means of completely preventing people from racing through the border, the answer is yes, it is certainly doable. There is significant cost related to it, but it is doable.

Senator Atkins: Would that process require more personnel?

Mr. Jolicoeur: Yes, more personnel and more capital to build infrastructure.

Senator Atkins: Have you any idea of the number of people or the amount of capital needed?

Mr. Jolicoeur: No, I do not have an estimate on that.

Senator Atkins: That would be helpful.

Do you have a waiting list of people applying to be members of your service?

Mr. Jolicoeur: Yes. Every time we open a competition, there are many applicants. However, our budget allows us to hire only a certain number. At the moment, the real challenge is to schedule training for these people through our institute at Rigaud. It is fully booked for at least a year.

Senator Atkins: With regard to the infrastructure for training, can you handle the increase of personnel or will it require serious adjustments to your training process?

Mr. Jolicoeur: There is no question that we need additional financial and human resources on the training side because of what I just described. We obtained additional resources in the last

[Traduction]

Le sénateur Atkins : Aux aéroports, on a l'impression que l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA) a tout le personnel dont elle a besoin, si ce n'est plus. Pouvez-vous nous dire quelle a été l'augmentation de votre effectif depuis notre dernière rencontre?

M. Jolicoeur : Je ne sais pas exactement combien nous avons d'employés en plus mais nous aurons environ 13 000 personnes d'ici un an. Il y a eu une augmentation progressive depuis le début.

S'il est difficile de vous donner un chiffre exact, c'est parce que l'ASFC n'a pas été créée d'un seul coup. Elle l'a été progressivement, en ajoutant des éléments. Notre effectif augmente continuellement depuis notre création.

Le sénateur Atkins : Revenons à cette question de barrières mentionnée par le président. Quand on arrive par avion et qu'on passe à l'immigration, on voit un agent qui interroge les passagers et qui leur donne ensuite une carte qui est examinée plus loin par un autre agent.

N'y aurait-il pas une méthode simple pour éviter que des véhicules puissent forcer la frontière sans inspection, par exemple en installant une sorte de barrière qui ne pourrait pas être franchie sans donner la preuve qu'on est passé par l'étape de l'inspection?

M. Jolicoeur : Si vous voulez parler de l'idée mentionnée par le sénateur Banks et le sénateur Campbell, c'est-à-dire d'installer un système empêchant complètement les gens de forcer la frontière, la réponse est oui, c'est certainement faisable. Ça coûterait certainement cher mais c'est faisable.

Le sénateur Atkins : Cela exigerait-il plus de personnel?

M. Jolicoeur : Oui, plus de personnel et plus de capital pour construire l'infrastructure.

Le sénateur Atkins : Avez-vous une idée du nombre de personnes et de la somme d'argent dont vous auriez besoin?

M. Jolicoeur : Non, je n'ai pas d'estimation à ce sujet.

Le sénateur Atkins : Ce serait utile.

Avez-vous une liste d'attente de personnes souhaitant travailler pour l'Agence?

M. Jolicoeur : Oui. Chaque fois que nous tenons un concours, il y a beaucoup de candidats. Toutefois, notre budget ne nous permet pas d'engager tout le monde. À l'heure actuelle, le problème le plus important est de former nos recrues à notre institut de Rigaud. Il est totalement réservé pendant au moins un an.

Le sénateur Atkins : En ce qui concerne l'infrastructure de formation, pouvez-vous dispenser la formation voulue à tous vos nouveaux employés ou allez-vous devoir modifier sérieusement votre processus de formation?

M. Jolicoeur : Il ne fait aucun doute que nous avons besoin de ressources financières et humaines supplémentaires pour la formation à cause de ce que je viens de décrire. Dans le dernier

budget specifically for the new training aspects that are coming with the arming of employees. There will be a requirement for additional space and expertise due to that. We received the resources and have a plan to deploy that over the coming years.

Senator Atkins: I understand that you are extending the training period.

Mr. Jolicoeur: Yes. It is a bit more complicated because now we are one organization. Our employees are coming from three different organizations. We have created a new integrated course that includes all the expertise that was covered by three organizations in the past.

Senator Atkins: What are the three?

Mr. Jolicoeur: Agriculture and Agri-Food Canada, the Canadian Food Inspection Agency, Citizenship and Immigration Canada and customs. We have created a new program that is currently being tested that is more integrated.

Senator Atkins: Is three weeks long enough to train a student?

Barbara Hébert, Vice-President, Operations Branch, Canada Border Services Agency: The training we give our students covers the requirements they have to carry out their assigned responsibilities. Our students do not fulfil the full range of responsibilities that a regular border services officer would have.

Earlier you expressed interest in the air mode. Using that as an example, even full-time indeterminate officers would receive three weeks of training if they were to work in the air mode. A student who is to work in the air mode would also receive three weeks of training to do primary processing. From that perspective, they are quite compatible. If a student were asked to do more than that in the example I just gave, additional training would be provided.

Senator Atkins: Do you have the facilities to provide that training?

Ms. Hébert: The students are trained locally and regionally. They do not go to our training facility in Rigaud. That facility is for our indeterminate officers.

The Chairman: Are the students on land crossings fully trained?

Ms. Hébert: The students who work at the land borders also receive three weeks training. They receive the training required to carry out the responsibilities they are assigned.

The Chairman: That is a vague answer. Are there times when students are working alone and unsupervised?

Ms. Hébert: No, Senator Kenny, they are not.

The Chairman: What would you say if we produced examples of that happening?

budget, nous avons obtenu des ressources supplémentaires précisément pour les nouvelles activités de formation nécessaires pour armer les employés. Nous aurons besoin de locaux supplémentaires et de faire appel à des experts. Nous avons reçu ces ressources et nous avons un plan pour dispenser cette formation dans les années à venir.

Le sénateur Atkins : Je crois comprendre que vous allongez la période de formation.

M. Jolicoeur : Oui. C'est un peu plus compliqué maintenant parce que nous ne sommes qu'une seule organisation regroupant des employés venant de trois organisations différentes. Nous avons élaboré un nouveau cours intégré englobant toutes les compétences qu'exigeaient auparavant ces trois organisations.

Le sénateur Atkins : Quelles étaient ces trois organisations?

M. Jolicoeur : Agriculture et Agroalimentaire Canada, l'Agence canadienne d'inspection des aliments, Citoyenneté et Immigration Canada et les douanes. Nous avons élaboré un nouveau programme plus intégré qui est actuellement mis à l'essai.

Le sénateur Atkins : Trois semaines sont-elles suffisantes pour former un étudiant?

Barbara Hébert, vice-présidente, Direction générale des opérations, Agence des services frontaliers du Canada : La formation que nous dispensons à nos étudiants correspond aux tâches qui leur sont attribuées. Nos étudiants n'assument pas toute la gamme des tâches qu'assume normalement un agent à la frontière.

Vous avez posé tout à l'heure une question sur le mode aérien. Si je prends cet exemple, même un agent à temps plein de durée indéterminée reçoit trois semaines de formation s'il doit travailler dans ce mode. Un étudiant reçoit lui aussi trois semaines de formation pour faire l'inspection primaire. Les deux programmes sont donc tout à fait comparables. Si un étudiant voulait faire plus que ça, il recevrait une formation supplémentaire.

Le sénateur Atkins : Avez-vous les installations nécessaires pour dispenser cette formation?

Mme Hébert : Les étudiants sont formés localement et régionalement. Ils ne vont pas à notre institut de formation de Rigaud qui est réservé à nos agents de durée indéterminée.

Le président : Les étudiants des postes terrestres reçoivent-ils une formation complète?

Mme Hébert : Les étudiants qui travaillent aux postes terrestres reçoivent également une formation de trois semaines. Ils reçoivent la formation nécessaire pour s'acquitter de leurs tâches.

Le président : Cette réponse est vague. Y a-t-il des cas où des étudiants travaillent seuls et sans supervision?

Mme Hébert : Non, sénateur Kenny, il n'y en a pas.

Le président : Que diriez-vous si nous vous donnions des exemples?

Ms. Hébert: I would like to have that information because it is the policy that they should not be.

The Chairman: This is a policy that you monitor and that you are certain is in place?

Ms. Hébert: I can assure you that I regularly raise it with my management team.

The Chairman: Do they monitor it?

Ms. Hébert: I believe they do.

The Chairman: How often do they tell you that it is not observed?

Ms. Hébert: I have had this conversation with them no less than once every quarter in the last year, and I believe that any discrepancies have been corrected.

The Chairman: You are telling me that on a number of occasions in the past year you have found that students were in charge of a border post?

Ms. Hébert: No, that would not be an accurate statement.

The Chairman: Clarify for us, if you would, what you meant when you said that any discrepancies were corrected. You need not correct something if there is no problem.

Ms. Hébert: Students are never left alone at a port. I was referring to the latter clause of your sentence. Students would not necessarily be only at the port of entry.

The Chairman: My question stands. Have instances been reported to you of students being alone?

Ms. Hébert: Instances have been reported, as a result of appearances before this committee, and I have taken action to deal with my management team as a result of those representations.

The Chairman: In the past year, how often have you found that there were students working there alone?

Ms. Hébert: I am not aware of any student in the last six months who has been working alone. You asked about a year. Off the top of my head I am not aware of any, but I do not want to mislead the committee. However, I am sure about the last six months.

The Chairman: You can be assured that every time you appear before us that question will come up. If you could, double-check before your next appearance.

Ms. Hébert: To be clear, I believe that we have no students working alone now and have not for some period of time.

Senator Banks: Some students have done wonderful work.

Ms. Hébert: I agree.

Mme Hébert : J'aimerais les avoir car notre politique est que ça ne doit pas se produire.

Le président : C'est une politique dont vous surveillez l'application et dont vous êtes certaine qu'elle est appliquée?

Mme Hébert : Je peux vous garantir que j'en parle régulièrement à mon équipe de gestion.

Le président : Sa mise en application est-elle surveillée?

Mme Hébert : Je le pense.

Le président : Vous dit-on parfois qu'elle n'est pas respectée?

Mme Hébert : L'an dernier, j'ai eu cette conversation avec mon équipe au moins une fois par trimestre et je pense que tout écart a été corrigé.

Le président : Êtes-vous en train de me dire qu'il est arrivé, l'an passé, que des étudiants aient été responsables d'un poste frontalier?

Mme Hébert : Non, ce ne serait pas exact de dire ça.

Le président : Veuillez donc préciser ce que vous voulez dire quand vous dites que tout écart a été corrigé. S'il n'y a pas de problème, il n'y a rien à corriger.

Mme Hébert : Un étudiant n'est jamais laissé seul à un poste frontalier. Je voulais parler de la dernière partie de votre question. Les étudiants ne sont pas nécessairement affectés uniquement aux ports d'entrée.

Le président : Je répète ma question : vous a-t-on signalé des cas d'étudiants travaillant seuls?

Mme Hébert : Des cas ont été signalés, à la suite de comparutions devant ce comité, et j'ai pris les mesures nécessaires pour les régler avec mon équipe de gestion à la suite de ces comparutions.

Le président : L'an dernier, combien de fois avez-vous découvert que des étudiants avaient travaillé seuls?

Mme Hébert : Je n'ai connaissance d'aucun cas d'étudiant ayant travaillé seul au cours des six derniers mois. Vous me posez la question au sujet d'une année complète. De mémoire, je ne peux mentionner aucun cas mais je ne voudrais pas vous induire en erreur. Par contre, je suis sûre de ma réponse au sujet des six derniers mois.

Le président : Soyez certaine que la question vous sera posée chaque fois que vous viendrez ici. La prochaine fois, faites donc la vérification avant de venir, si possible.

Mme Hébert : Pour que tout soit bien clair, je crois que nous n'avons actuellement aucun étudiant qui travaille seul et que nous n'en avons pas eu depuis un certain temps.

Le sénateur Banks : Certains étudiants font un excellent travail.

Mme Hébert : Je suis d'accord.

Senator Banks: A student is not a bad thing. However, the policy is that students are always working under the supervision of an experienced officer, most of whom I assume would be indeterminate officers.

Exactly what does “under the supervision of” mean? I know that if a student is in a booth at a border crossing, there will not be an experienced officer sitting beside him in the booth. How far away is the supervision under which that student is working, and what exactly does “under the supervision of” mean? Is the experienced officer at a different place or at home where he could be reached by telephone, or does it mean that there is sight contact with the supervisor?

Ms. Hébert: You are absolutely correct about a student working at a primary inspection line (PIL) booth. There will undoubtedly be people working in the office or at the commercial primary inspection line. The supervisory presence to which I referred could be in another booth or inside the actual facility at the port, but would absolutely be on site.

Senator Atkins: With regard to PIL booths, it has been suggested to us on other occasions that there is an unofficial time allotted for the processing of a car. Is that a practice that is implemented by your senior people?

Ms. Hébert: We have statistics that indicate the average processing time for the average traveller over the course of history.

Senator Atkins: What is that?

Ms. Hébert: I believe it is 30 seconds.

Senator Atkins: I believe we heard that it is 20 seconds.

Ms. Hébert: I would generally use 30 seconds. That is certainly the average time history has shown us. Having said that, I am not aware of any instance where we direct officers that they shall take no more than 30 seconds or, in your example, 20 seconds.

Officers are expected to exercise discretion and process the traveller until he or she, being the officer, is satisfied that that traveller can be admissible to Canada. Some processing might take 17 seconds; some might take much longer than that.

Senator Atkins: Therefore, they would not be penalized if they are slow in their operation?

Ms. Hébert: That is correct.

Senator Atkins: How is CBSA working with the RCMP to combat organized crime in the ports?

Mr. Jolicoeur: We are working at different levels, but the main instrument we are using is the IBET, the integrated border enforcement teams we have across the country. They are led by the RCMP but with participation of our agency as well as others. We also share intelligence regularly at different levels and feed that intelligence through our national risk assessment centre to the local level when it is important that the information be available. We are working as teams.

Le sénateur Banks : Engager un étudiant n'est pas une mauvaise chose. Toutefois, la politique veut que les étudiants travaillent toujours sous la supervision d'un agent chevronné qui, dans la plupart des cas, je suppose, sera un employé à durée indéterminée.

Que signifie exactement l'expression « sous la supervision »? Je sais bien, si je vois un étudiant dans un guichet de douane, qu'il n'y a pas un agent chevronné assis à côté de lui. À quelle distance de cet étudiant se trouve l'agent assurant sa supervision pendant son travail, et quel est le sens exact de l'expression « sous la supervision »? L'agent chevronné se trouve-t-il dans un lieu différent ou à la maison où on pourra le contacter par téléphone, ou l'expression signifie-t-elle qu'il doit toujours avoir un contact visuel avec l'étudiant?

Mme Hébert : Vous avez absolument raison en ce qui concerne l'étudiant travaillant dans un guichet de ligne d'inspection primaire (LIP). Il y aura incontestablement des gens travaillant dans les bureaux ou à la ligne d'inspection primaire commerciale. L'agent de supervision dont je parlais pourrait se trouver dans un autre guichet ou à l'intérieur des locaux du poste frontalier mais il serait absolument sur place.

Le sénateur Atkins : En ce qui concerne les guichets LIP, on nous a dit à d'autres occasions que l'inspection d'une voiture doit se faire dans un délai limité, non officiel. S'agit-il là d'une pratique de vos agents chevronnés?

Mme Hébert : Nous avons des statistiques sur la durée moyenne de l'inspection d'un voyageur typique au cours des années.

Le sénateur Atkins : Quelle est-elle?

Mme Hébert : Je crois que c'est 30 secondes.

Le sénateur Atkins : Je crois qu'on nous a dit 20 secondes.

Mme Hébert : Généralement, je dirais que c'est 30 secondes. C'est certainement la moyenne historique. Cela dit, je ne sais pas que nous ayons donné l'ordre aux agents de ne pas prendre plus de 30 secondes ou, dans votre exemple, 20 secondes.

Les agents sont censés avoir une certaine latitude et mettre fin à l'inspection du voyageur quand ils estiment qu'il peut être admis au Canada. Dans certains cas, ça prendra 17 secondes, dans d'autres, beaucoup plus longtemps.

Le sénateur Atkins : Donc, l'agent ne serait pas pénalisé s'il travaillait plus lentement?

Mme Hébert : C'est exact.

Le sénateur Atkins : Comment l'ASFC collabore-t-elle avec la GRC pour combattre le crime organisé dans les ports?

M. Jolicoeur : Nous collaborons à différents niveaux mais la méthode principale est constituée par les EIPF, les équipes intégrées de la police des frontières. Elles sont dirigées par la GRC et nous y participons, tout comme d'autres organismes. En outre, nous partageons régulièrement des renseignements à différents niveaux et nous les utilisons au niveau local dans notre centre national d'analyse du risque car il est important qu'il les possède. Nous travaillons en équipe.

Senator Atkins: Could you describe the experiment in Saint John?

Mr. Jolicoeur: Are you talking about RADNET?

Senator Atkins: Yes.

Mr. Jolicoeur: RADNET is a system that we have developed in house to measure radioactivity that might be present in containers. We first deployed RADNET to Windsor. It is a sophisticated way to discriminate between radiation readings that would be problematic and related to something illegitimate and the radiation readings that you get regularly from products that properly contain radiation. We have that system in place. Every container is basically screened or read by the readers and the information fed into our risk-assessment system TITAN and compared with the information we have on the importers and carriers, et cetera. A decision is made on the system as to whether or not there is a need to flag a concern and trigger an action by our officers locally. It is a more-advanced system than what they have in the United States for making that decision and will be deployed to other ports this year.

Senator Atkins: I am surprised you would pick Saint John because there is not that much container traffic there.

Mr. Jolicoeur: Yes, but when you test a system and deploy a big machine, a big system, you want to do it in a secure way. You do not want to create havoc so the decision was made to start there for that reason. It could have been somewhere else.

Senator Moore: I want to follow up on what Senator Atkins was asking. In your opening statement, Mr. Jolicoeur, you have mentioned at the bottom of page one that once fully implemented our radiation detection program will allow us to screen virtually 100 per cent of incoming marine cargo.

When do you anticipate the implementation to be complete?

Mr. Jolicoeur: This calendar year, I believe.

Senator Moore: By the end of December 2006?

Mr. Jolicoeur: Yes.

Senator Moore: Senator Banks was asking at the beginning about the type of technology used in the connections of the various posts. You mentioned there were three unconnected posts but you were waiting for a contract to be procured and there are 18 others that you may upgrade to that type of new technology. Will all 21 be via high-speed Internet?

Mr. Jolicoeur: That is what we are aiming for. That is why we want to continue with those 18 to bring them to the level of high-speed Internet but it is a separate line. I could not describe more precisely than that but it is at that level, yes. It is the same level that the others have.

Senator Moore: When you started out there were 110 not connected and now you have it down to three, but 18 you want to upgrade. Are all the others connected via high-speed Internet?

Le sénateur Atkins : Pourriez-vous décrire l'expérience faite à Saint John?

M. Jolicoeur : Voulez-vous parler de RADNET?

Le sénateur Atkins : Oui.

M. Jolicoeur : RADNET est un système que nous avons mis au point nous-mêmes pour mesurer la radioactivité dans les conteneurs. Nous avons déployé ce système à Windsor. C'est une méthode très avancée qui permet de faire la distinction entre des niveaux de radiation pouvant être problématiques et être reliés à quelque chose d'illégitime et les niveaux de radiation qu'on obtient régulièrement de produits qui en contiennent légitimement. Chaque conteneur est analysé par des appareils de lecture et l'information est versée dans notre système TITAN d'analyse du risque pour être comparée aux informations que nous avons sur les importateurs, les transporteurs, etc. Selon les données produites par le système, nous décidons si le conteneur en question pose un problème et si nos agents locaux doivent intervenir. C'est un système plus avancé que celui que possèdent les États-Unis, pour prendre ce genre de décision, et nous l'installerons dans d'autres ports cette année.

Le sénateur Atkins : Je suis surpris que vous ayez choisi Saint John parce qu'il n'y passe pas beaucoup de conteneurs.

M. Jolicoeur : En effet mais, quand on veut mettre un système à l'essai, et c'est un système encombrant, il faut le faire en toute sécurité. Nous ne voulons pas non plus perturber les opérations régulières, et c'est ce qui explique cette décision. Nous aurions pu le mettre à l'essai ailleurs.

Le sénateur Moore : Je veux rester sur le même sujet que le sénateur Atkins. Dans votre déclaration liminaire, monsieur Jolicoeur, vous avez dit que notre programme de détection des radiations nous permettra de contrôler la quasi-totalité de tout le fret maritime arrivant au Canada.

Quand pensez-vous arriver à cette étape?

M. Jolicoeur : Cette année, je crois.

Le sénateur Moore : D'ici fin décembre 2006?

M. Jolicoeur : Oui.

Le sénateur Moore : Le sénateur Banks vous a interrogé au début sur le type de technologie de connexion que vous utilisez dans les différents postes. Vous avez dit qu'il y a encore trois postes qui ne sont pas connectés et que vous attendez un contrat pour les connecter, et qu'il y en a 18 autres dont la connexion pourrait être améliorée au moyen de cette nouvelle technologie. S'agira-t-il dans les 21 cas d'un système Internet à grande vitesse?

M. Jolicoeur : C'est notre objectif. Voilà pourquoi nous voulons brancher ces 18 postes sur un système Internet à grande vitesse, mais il s'agira d'une ligne séparée. Je ne peux pas vous décrire le système plus précisément que ça mais c'est ce que nous visons. Ce sera une technologie de même niveau que les autres.

Le sénateur Moore : Vous avez dit au début qu'il y en a 110 qui ne sont pas connectés mais vous êtes maintenant descendu à trois, avec 18 dont vous voulez améliorer la connexion. Tous les autres postes sont-ils branchés à un système Internet à grande vitesse?

Mr. Jolicoeur: I would not call it high-speed Internet but it is that standard or better. We have our own network.

Senator Moore: It is not dial up then?

Mr. Jolicoeur: The others, no; they are not dial up.

Senator Moore: I am interested in the Canada-U.S. border Western Hemisphere Travel Initiative. We had your colleague, Andrea Spry, before our Standing Senate Committee on Banking, Trade and Commerce on June 8. On that day we also heard from U.S. Congresswoman Louise Slaughter from the state of New York. We were talking about access, moving people, equipment and goods across the border but primarily part of that discussion focused on tourism. When Congresswoman Slaughter crossed the border she was told she had to have a passport. When Ms. Spry gave her presentation she said that was not required. I am wondering where the idea came from whereby the border officers required that visitor and her staff to provide a passport. Are we now moving towards implementation of passports only, or are we using photo ID and citizenship or birth certificates?

Mr. Jolicoeur: At the moment the passport is not required. It may be that some officers have asked for that but our direction at the moment is that a passport is not required. It is not required in the air mode when you go to the U.S. either and they are asked all the time. However, it is not required.

Senator Moore: How often does the working group that you chair meet?

Mr. Jolicoeur: In the last two months we have probably had three meetings. The U.S. is presently into a rule-making process where they have limited ability to communicate on WHTI while decisions are being made about the specifics of the requirement for the air and marine modes at the moment.

The Chairman: What is the WHTI?

Senator Moore: That is the Western Hemisphere Travel Initiative. It is referred to as WHTI.

The air and marine crossings have one date. What is their date when a card or some other type of identification will be required?

Mr. Jolicoeur: January 1, 2007.

Senator Moore: Is land the following year?

Mr. Jolicoeur: That is correct.

Senator Moore: We heard evidence that there are 123 million crossings each year of people going back and forth between Canada and the United States. We are aware that the United States Senate has passed an amendment to the immigration bill extending the implementation dates by one year, and that the House of Representatives has not.

M. Jolicoeur : Je n'appellerai pas ça un système Internet à grande vitesse mais c'est un système qui correspond à cette norme, si ce n'est mieux. Nous avons notre propre réseau.

Le sénateur Moore : Ce n'est donc pas un système téléphonique?

M. Jolicoeur : Pour les autres, non, ce n'est pas par téléphone.

Le sénateur Moore : Je voudrais parler de l'Initiative relative aux voyages dans l'hémisphère occidental. L'autre jour, le 8 juin, votre collègue Andrea Spry a témoigné devant notre Comité sénatorial permanent des banques et du commerce. Ce jour-là, nous avons également entendu la représentante au Congrès Louise Slaughter, de l'État de New York. Nous avons parlé d'accès et de circulation des voyageurs et des marchandises à travers la frontière mais, surtout, de tourisme. Quand Mme Slaughter a passé la frontière, on lui a dit qu'elle devait avoir un passeport. Quand Mme Spry a témoigné, elle a dit que ce n'était pas nécessaire. Je me demande qui a eu l'idée de dire aux agents de douane d'exiger que cette personne et son personnel présentent un passeport. Sommes-nous déjà en train d'exiger uniquement le passeport ou les voyageurs peuvent-ils encore utiliser une pièce d'identité avec photo, un certificat de citoyenneté ou un extrait de naissance?

M. Jolicoeur : Pour le moment, le passeport n'est pas obligatoire. Il se peut que certains agents le demandent mais nos instructions indiquent que le passeport n'est pas exigé. Il n'est pas exigé non plus quand vous allez aux États-Unis par avion mais les agents le demandent continuellement. Toutefois, ce n'est pas obligatoire.

Le sénateur Moore : Quelle est la fréquence des réunions du groupe de travail que vous présidez?

M. Jolicoeur : Pendant les deux derniers mois, nous avons probablement eu trois réunions. Les États-Unis procèdent actuellement à l'élaboration de règles, ce qui signifie que leur possibilité de communiquer sur l'IVHO est limitée puisqu'ils ont des décisions à prendre sur les exigences particulières pour les modes aérien et maritime.

Le président : C'est quoi, l'IVHO?

Le sénateur Moore : C'est l'Initiative relative aux voyages dans l'hémisphère occidental. On appelle ça l'IVHO.

Une date a été fixée pour les points d'entrée par air et par mer. Quelle est la date à partir de laquelle une carte ou un autre type de document sera exigé?

M. Jolicoeur : Le 1^{er} janvier 2007.

Le sénateur Moore : Et l'année suivante pour la frontière terrestre?

M. Jolicoeur : C'est ça.

Le sénateur Moore : Nous avons entendu dire qu'il y a chaque année 123 millions de passages à la frontière, dans les deux sens, entre le Canada et les États-Unis. Nous savons que le Sénat des États-Unis a modifié le projet de loi sur l'immigration pour reporter les dates d'entrée en vigueur d'une année, ce que n'a pas fait la Chambre des représentants.

Do you have any information, in terms of your meetings with colleagues in the U.S., on the likelihood of that one-year extension being put in place?

Mr. Jolicoeur: Everyone is planning on the basis that those target dates will remain the same. There may be some changes at the end; first, the immigration bill would have to pass in the House of Representatives. People do not think that the date will be changed and there will be an amendment in place that will effectively change those dates. If there is a change, it would come close to the end. There is no question that both sides feel we have to plan for those dates to remain in place at the moment.

Senator Moore: Is there any possibility that the provisions with respect to the Western Hemisphere Travel Initiative would be carved out of that immigration bill and, perhaps, dealt with separately or do you think we are locked into that bill?

Mr. Jolicoeur: At the moment, I believe they are part of that bill and their survival is linked to the survival of the other bill.

Again, there could be other amendments introduced in the future. There could be some changes. We do not believe we will see, certainly before the end of the calendar year, a change in the official implementation date.

Senator Moore: You do not think there will be a change?

Mr. Jolicoeur: No.

Senator Moore: That is certainly the position of Secretary Chertoff a little over a week ago. He said they are sticking by those dates and they think they can do it. What do you think will be the card or document of preference here, given that only 20 to 24 per cent of U.S. citizens have a passport, and they do not think they would support a NEXUS card, for which I understand the application fee is \$100?

Mr. Jolicoeur: I think it is \$80.

Senator Moore: Okay, \$80 for a NEXUS card and I think there are less than 100,000 of those in existence — 75,000 to 100,000 have been issued. We are talking about millions of travellers. Practically speaking, given these dates of implementation, how will that be achieved?

Mr. Jolicoeur: First, I have said many times I do not think they will be ready, if we define ready as meaning that people will have cards to cross the border. I know the official administration position is that they will be ready.

Senator Moore: Practically speaking, I do not see how they can be but you are closer to it than we are.

Mr. Jolicoeur: I do not think they will be ready. In terms of what we are doing about it, we are trying to get an agreement with the U.S. administration on a standard under SPP — the Security

À la suite de vos réunions avec vos collègues américains, avez-vous des informations sur le report éventuel de cette date d'entrée en vigueur?

M. Jolicoeur : Nous dressons nos plans en considérant que les dates cibles resteront les mêmes. Il se peut qu'elles soient modifiées d'ici là mais il faudra d'abord que le projet de loi sur l'immigration soit adopté par la Chambre des représentants. Nos interlocuteurs ne pensent pas que les dates seront modifiées ni qu'il y aura un amendement les modifiant. Dans le cas contraire, ça arrivera vers la fin du processus. On pense clairement des deux côtés de la frontière que nos plans doivent être fondés sur les dates actuelles.

Le sénateur Moore : Est-il possible que les dispositions concernant l'Initiative relative aux voyages dans l'hémisphère occidental soient extraites de ce projet de loi sur l'immigration pour être traitées séparément, ou pensez-vous qu'elles sont définitivement enchâssées dans ce texte?

M. Jolicoeur : À l'heure actuelle, je pense qu'elles font partie de ce projet de loi et que leur adoption est reliée à l'adoption de l'autre projet de loi.

Toutefois, d'autres amendements pourraient être proposés à l'avenir. Il pourrait y avoir des changements. Nous ne pensons pas qu'il y en aura, en tout cas pas avant la fin de cette année civile, en ce qui concerne la date officielle d'entrée en vigueur.

Le sénateur Moore : Vous ne pensez pas qu'il y aura de changement?

M. Jolicoeur : Non.

Le sénateur Moore : C'était en tout cas la position exprimée par le secrétaire Chertoff il y a un peu plus d'une semaine. Il a dit que les États-Unis s'en tiennent à ces dates et qu'ils pensent être prêts à ce moment-là. D'après vous, quel sera le document préféré, considérant que seulement 20 à 24 p. 100 des citoyens américains ont un passeport et qu'on ne pense pas que les autorités américaines accepteront une carte NEXUS pour laquelle, si je ne me trompe, on doit payer des frais de 100 \$?

M. Jolicoeur : Je pense que c'est 80 \$.

Le sénateur Moore : D'accord, 80 \$ pour une carte NEXUS et je crois qu'il en existe moins de 100 000 — entre 75 000 et 100 000. Or, nous parlons de millions de voyageurs. Sur le plan pratique, considérant ces dates de mise en œuvre, comment ce système pourra-t-il être appliqué?

M. Jolicoeur : J'ai souvent dit que je ne pense pas que les États-Unis seront prêts si nous entendons par ça que les gens auront les cartes exigées pour traverser la frontière. Je sais que la position officielle de l'administration américaine est qu'elle sera prête.

Le sénateur Moore : Sur le plan pratique, je ne vois pas comment ce sera possible, et vous connaissez le dossier mieux que moi.

M. Jolicoeur : Je ne pense pas que les États-Unis seront prêts. En ce qui concerne notre action à ce sujet, nous essayons de négocier une entente avec les États-Unis au sujet d'une norme

and Prosperity Partnership — that could be met by different documents. If they meet that standard, then they would become acceptable under WHTI.

Senator Moore: Is this is part of your committee's working group tasks — to come up with some combination such as we have now, the photo ID plus your birth certificate to show citizenship? Is that one of your objectives?

Mr. Jolicoeur: Our objective is to have as many acceptable cards that are properly secured as possible.

The Chairman: May I have a supplementary on this? In June 2005, this committee recommended that cards be developed — that the standard should be tamper-proof, machine readable, biometrically enhanced and based on secure and reliable documentation. Are those the standards that you are pursuing?

Mr. Jolicoeur: There are three categories of standards that need to be addressed and which are being addressed. One is the robustness of whatever cards or documents are used to ensure that they cannot be modified or tampered with and so on.

Senator Moore: You mean secure?

Mr. Jolicoeur: Yes. Some have to do with the card itself. Others have to do with the information that you put on the card — that is, biometric, which one, et cetera.

The third category concerns how they are delivered. For example, is the infrastructure secure, can the blank be stolen or not? All of the delivery systems need to be secure as well. Those are the three things.

The U.S. is working on a fourth category, on which we will have to agree — namely, the exact formatting and technology that will be used to read those documents. We are working on the four areas and discussing them.

The Chairman: We are talking about a card that can be read by just swiping it like a credit card — is that correct?

Mr. Jolicoeur: Beyond that — it can be read at a distance.

The Chairman: What about the documentation that is considered to be secure and reliable — in other words, the very premise of the card itself? What will constitute satisfactory identification to get the card? How will you be certain that the identification that you are provided with is reliable?

Mr. Jolicoeur: We have a document integrity exercise that actually started in Canada. At the provincial and federal levels, we have an initiative to strengthen the base documents. We have offered the work we have done to the United States as being the first element of those standards that both sides would accept. What documents will be accepted finally and deemed to be secure,

dans le cadre du PPS — le Partenariat pour la prospérité et la sécurité — qui permettrait de répondre aux exigences avec des documents différents. Si cette norme était acceptée, ces documents deviendraient acceptables dans le cadre de l'IVHO.

Le sénateur Moore : Est-ce une question dont s'occupe votre groupe de travail — trouver une solution à partir de ce qui existe maintenant, la pièce d'identité avec photographie et l'extrait de naissance, pour prouver sa citoyenneté? Est-ce l'un de vos objectifs?

M. Jolicoeur : Notre objectif est d'avoir autant de cartes acceptables que possible assurant la sécurité voulue.

Le président : Puis-je poser une question supplémentaire? En juin 2005, notre comité a recommandé la mise au point d'autres cartes — des cartes qu'il serait impossible de trafiquer, qui seraient lisibles à la machine, qui auraient des caractéristiques biométriques et qui seraient fondées sur des documents sûrs et fiables. Travaillez-vous là-dessus?

M. Jolicoeur : Il y a trois catégories de normes dont nous nous occupons. Il faut d'abord que la carte ou le document soit impossible à modifier ou à trafiquer.

Le sénateur Moore : Vous voulez dire qu'elle doit être absolument sûre?

M. Jolicoeur : Oui. Certaines normes concernent la carte elle-même. D'autres concernent les informations qu'elle contiendra — informations biométriques, et cetera.

La troisième catégorie concerne la manière dont elle sera fournie. Par exemple, l'infrastructure sera-t-elle sûre, la matrice pourrait-elle être volée ou non? Il faut que tous les systèmes de production des cartes soient aussi sûrs. Voilà les trois critères.

Les États-Unis s'occupent actuellement d'une quatrième catégorie sur laquelle nous devons nous entendre — le format exact et la technologie qu'il faudra utiliser pour lire ces documents. Nous travaillons sur ces quatre questions et nous en discutons.

Le président : Nous parlons ici d'une carte qui pourra être lue simplement en la glissant dans un lecteur, comme une carte de crédit, n'est-ce pas?

M. Jolicoeur : Mieux que ça, elle pourra être lue à distance.

Le président : Qu'en est-il des documents jugés sûrs et fiables — c'est-à-dire le fondement même de la carte? Qu'est-ce qui sera considéré comme un document d'identification satisfaisant? Comment pourrez-vous être certain que les documents d'identification qui vous seront remis sont fiables?

M. Jolicoeur : Nous procédons actuellement à un exercice d'intégrité des documents. Au palier fédéral et provincial, nous avons lancé une initiative pour renforcer les documents de base. Nous avons offert aux États-Unis les résultats du travail que nous avons déjà fait, comme premier élément de normes que les deux pays pourraient accepter. Aucune décision n'a encore été prise en

either as final documents to cross or as documents to be used to justify obtaining those documents, are decisions that have not yet been made.

Senator Moore: I have a further question. Do you want to ask a supplementary question, Senator Atkins?

Senator Atkins: Where do you draw the line on privacy?

Senator Moore: I was going to lead to that area next.

Senator Campbell: You are both reading each other's minds — so much for privacy.

Senator Moore: There has been some discussion that the cards may have certain personal information imbedded in them, and that not only could they be waved and read at a border crossing, but they could be tracked in terms of your movement within, in this case, the United States. To me, that would be quite a substantial invasion of privacy. Is that one of the issues you are considering in your working group to ensure that does not happen?

Mr. Jolicoeur: A big debate that we have internally and with the U.S. — and it is one of the reasons why we do not have formally approved standards for the Western Hemisphere Travel Initiative yet — is the question, which is linked to privacy, of whether we will go with vicinity cards or proximity cards.

Senator Moore: Could you explain the difference between these, Mr. Jolicoeur?

Mr. Jolicoeur: Yes. They define proximity cards as cards that would be read only within 10 centimetres.

Vicinity cards are the cards that we are using currently with the NEXUS program where you can flag them a few metres from the reader and they would be seen from a greater distance.

The debate is the following. From the perspective of the logistics of managing the border, we almost need to go to vicinity cards. One of the reasons NEXUS works well is that you do not have to stop every time and touch something or speak to something; you have been pre-approved, accepted as someone who is okay. The challenge with the vicinity card at first is whether it can be read at a greater distance. Other people can read it, too, if they have a mechanism to read the card.

The second question is — what do you put on the card? Do you put personal information? It is not required because we will have databases. Thinking of NEXUS, we have a database of people so it can only be a reference to the database, a number. A number does not tell much about an individual, so it is less of a concern.

ce qui concerne les documents qui seront finalement jugés acceptables parce qu'ils sont jugés sûrs, soit comme documents pour traverser la frontière soit comme documents pour obtenir des documents de passage.

Le sénateur Moore : J'ai une autre question. Voulez vous poser une question supplémentaire, sénateur Atkins?

Le sénateur Atkins : Quels sont les critères sur la protection de la vie privée?

Le sénateur Moore : C'est justement ce dont je voulais parler.

Le sénateur Campbell : Vous arrivez à lire dans vos esprits — drôle de protection de la vie privée!

Le sénateur Moore : J'ai entendu dire que les cartes pourraient contenir certaines informations personnelles qui y seraient enchâssées, qu'elles pourraient être lues à distance en passant la frontière et aussi qu'elles pourraient être utilisées pour suivre nos mouvements, dans ce cas aux États-Unis. À mon avis, ce serait une ingérence énorme dans la vie privée des citoyens. Est-ce que votre groupe se penche sur cette question pour s'assurer que ça n'arrivera pas?

M. Jolicoeur : Il y en ce moment un grand débat, chez nous et aux États-Unis — et c'est l'une des raisons pour lesquelles nous n'avons pas encore de normes officiellement approuvées sur l'Initiative relative aux voyages dans l'hémisphère occidental — sur la question de savoir si on adoptera des cartes de voisinage ou des cartes de proximité, ce qui est relié à la protection des renseignements personnels.

Le sénateur Moore : Pouvez-vous expliquer la différence, monsieur Jolicoeur?

M. Jolicoeur : Oui. Les cartes de proximité sont des cartes qui peuvent être lues à 10 cm de distance au plus.

Les cartes de voisinage, comme les cartes que nous utilisons actuellement dans le programme NEXUS, sont des cartes qu'on peut présenter en tendant la main à quelques mètres de l'appareil de lecture et qui peuvent donc être lues à une plus grande distance.

Voici la nature du débat. Du point de vue de la logistique de la gestion de la frontière, nous avons quasiment besoin de cartes de voisinage. L'une des raisons pour lesquelles le programme NEXUS fonctionne bien est que le conducteur n'est pas obligé de s'arrêter à chaque passage pour placer sa carte dans un appareil ou pour parler à quelqu'un puisqu'il a été approuvé au préalable et qu'il est considéré comme une personne fiable. Le défi que pose la carte de voisinage est d'abord de s'assurer qu'elle peut être lue à une plus grande distance. Toutefois, si tel est le cas, elle pourrait aussi être lue par d'autres personnes possédant l'appareil idoine.

La deuxième question est celle-ci : que doit-on mettre sur la carte? Doit-on mettre des renseignements personnels? Ce n'est pas obligatoire puisque nous aurons des bases de données. Dans le programme NEXUS, nous avons une base de données et il suffit que la carte porte une référence à cette base de données, un numéro. Un numéro lu par quelqu'un d'autre ne révélera pas grand-chose et c'est donc moins préoccupant.

However, the debate is not finished. The concern is that, even without knowing anything about you, if I can read your card illegitimately with a machine, just knowing your number gives me an advantage because I can more easily follow you in the future since I know that number is associated to you. We are looking at ways to protect that number so it can only be read when the person wants it to be read when crossing the border. The technological challenge here that is not resolved has to do with the privacy question.

Senator Moore: We are told that no more than 100,000 NEXUS cards have been issued. Do you know how many of those have been issued to Canadians?

Mr. Jolicoeur: It is probably close to half and half. I do not know the number. It is 95,000 for land and about 6,000 for air. However, we believe that, because of WHTI, many more people will want NEXUS cards.

Senator Moore: Is there a different card and a different application depending on whether you are a regular air or a land traveller?

Mr. Jolicoeur: At the moment, yes, but we are moving towards a one-card, one-enrolment process, and a card that would give you access to all services.

Senator Moore: To get one of those cards, do you have to go through an interview?

Mr. Jolicoeur: Yes.

Senator Moore: Where is the application made?

Mr. Jolicoeur: We have points where it can be done.

Senator Moore: I understand Toronto and Vancouver but are there more ports?

Mr. Jolicoeur: Yes.

Senator Moore: Is there an office in the country where you can do that as well?

Ms. Hébert: You are correct that Toronto and Vancouver are the big sites. There are a couple more. They can be located either on the U.S. or the Canadian side. As you are aware, this is a joint bi-national process so it requires a comfort level by both Canadian and American inspection agencies that a candidate is acceptable to the program.

Senator Moore: Is your application reviewed by each side when you apply?

Ms. Hébert: You are correct. An interview is done with the candidate at those limited number of sites where the application is processed. We are pursuing having what we call "urban enrolment centres," so that people in key urban areas would have greater accessibility to the program. It is an evolving situation.

Toutefois, le débat ne s'arrête pas là. Même si je ne sais rien à votre sujet, si je suis capable de lire illégalement votre carte avec une machine, le simple fait de connaître votre numéro de carte me donnera un avantage car je pourrai plus facilement vous suivre à l'avenir puisque je saurais que ce numéro est associé à vous. Nous cherchons le moyen de protéger ce numéro de façon à ce qu'il ne puisse être lu que lors du passage à la frontière. Le défi technologique n'a pas encore été résolu et il est relié à cette question de protection de la vie privée.

Le sénateur Moore : Vous avez dit qu'il n'y a pas plus de 100 000 cartes NEXUS en circulation. Savez-vous combien ont été délivrées à des Canadiens?

M. Jolicoeur : Probablement la moitié. Je n'ai pas le chiffre exact. Il y en a 95 000 pour le mode terrestre et 6 000 pour le mode aérien. Toutefois, nous pensons que beaucoup plus de gens vont demander une carte NEXUS à cause de l'IVHO.

Le sénateur Moore : Est-ce une carte différente et une demande différente selon que vous êtes un voyageur régulier par avion ou par véhicule terrestre?

M. Jolicoeur : À l'heure actuelle, oui, mais nous avançons vers une seule carte, avec un seul processus de demande, donnant accès à tous les services.

Le sénateur Moore : Pour obtenir l'une de ces cartes, doit-on passer une entrevue?

M. Jolicoeur : Oui.

Le sénateur Moore : Où présente-t-on la demande?

M. Jolicoeur : On peut la présenter à plusieurs endroits différents.

Le sénateur Moore : Je crois comprendre qu'on peut le faire à Toronto et à Vancouver mais peut-on aussi le faire ailleurs?

M. Jolicoeur : Oui.

Le sénateur Moore : Y a-t-il un bureau à l'intérieur du pays où on peut présenter la demande?

Mme Hébert : Vous avez raison de dire que Toronto et Vancouver sont les deux plus gros sites. Il y en a quelques autres du côté américain et du côté canadien. Comme vous le savez, c'est un processus binational et il est donc nécessaire que les deux agences d'inspection, canadienne et américaine, s'entendent sur le caractère acceptable du candidat.

Le sénateur Moore : Quand on présente une demande, est-elle examinée par les deux agences?

Mme Hébert : Oui. Le candidat doit passer une entrevue dans l'un des quelques centres où la demande est traitée. Nous étudions actuellement la possibilité de créer ce que nous appelons des « centres d'inscription urbains » pour permettre aux habitants des villes d'avoir plus facilement accès au programme. La situation évolue.

The Chairman: Regrettably, we have run out of time. We have about a dozen other questions we would like to put to you, Mr. Jolicoeur. I wonder if we could do it by letter and if you could respond to us in writing.

Mr. Jolicoeur: Yes.

The Chairman: I would be very grateful for that. We will put them to you and append them to the record of the meeting today.

On behalf of the committee, I would like to thank you both very much for appearing. These subjects are a matter of continuing interest to the committee, and we appreciate your providing us with the information you have this morning.

Our next witness is Jim Judd, Director of the Canadian Security Intelligence Service (CSIS) since November 2004. He joined the Department of External Affairs in 1973 and has had a long and distinguished career serving, among other positions, as Secretary of the Treasury Board and Deputy Minister of National Defence.

Mr. Judd, this is your first appearance before the committee. We are pleased that you are here today and look forward to your responses to questions. We understand that you do not have a prepared statement.

Jim Judd, Director, Canadian Security Intelligence Service: That is correct.

Senator Campbell: I can only imagine in my wildest dreams how busy you are. You are to be commended for taking the time to appear before the committee.

Our objective today is to gain an understanding of first, the threat posed by homegrown terrorists and second, the efforts made by CSIS to mitigate the threat of terrorism from abroad. The committee heard testimony from your Deputy Director, Mr. Hooper, and from Commissioner Zaccardelli of the RCMP. They gave us considerable insight into the difficulties of the current world and where Canada sits. In his testimony, Mr. Hooper indicated that CSIS does not have the capacity to properly screen all individuals who come to Canada from troubled parts of the world. I believe he mentioned Pakistan and India. We were taken aback by that comment. Could you comment on the issue and advise us of any efforts underway to address that problem?

Mr. Judd: As senators are likely aware, anyone seeking to immigrate to Canada or acquire refugee status in Canada is screened through the broader government system by Citizenship and Immigration Canada and the Canada Border Services Agency. On behalf of the government, CSIS undertakes security screening of a proportion of those people who seek to enter the country. Globally speaking, on an annual basis we would be asked to do security screenings on about 10 per cent of all those applicants. It is a risk-managed business in the sense that it involves a kind of triage assessment of individuals, initially by our partners. Based in part on their assessment and then our assessment, we conduct security screening on about 10 per cent

Le président : Malheureusement, le temps prévu pour cette séance est écoulé. Nous avons encore une douzaine de questions à vous poser, monsieur Jolicoeur. Nous pourrions peut-être faire mieux par courrier, auquel cas vous pourriez nous répondre par écrit.

M. Jolicoeur : Oui.

Le président : Je vous en serais très reconnaissant. Nous vous enverrons ces questions et nous joindrons vos réponses au procès-verbal de la séance d'aujourd'hui.

Au nom du comité, je tiens à vous remercier tous les deux d'être venus témoigner. Ces questions intéressent continuellement le comité et nous vous remercions des informations que vous nous avez données ce matin.

Le témoin suivant est Jim Judd, directeur du Service canadien du renseignement de sécurité (SCRS) depuis novembre 2004. Il est entré au ministère des Affaires étrangères en 1973 et a mené une longue carrière avec distinction dans la fonction publique, notamment au Secrétariat du Conseil du Trésor et comme sous-ministre de la Défense nationale.

Monsieur Judd, c'est la première fois que vous comparez devant notre comité. Nous sommes heureux de vous accueillir et allons vous écouter avec beaucoup d'attention. Je crois comprendre que vous n'avez pas préparé de déclaration liminaire.

Jim Judd, directeur, Service canadien du renseignement de sécurité : C'est exact.

Le sénateur Campbell : Je suppose que vous devez être extrêmement occupé. Vous méritez nos félicitations pour avoir pris le temps de venir devant le comité.

Ce que nous voudrions faire aujourd'hui, c'est, premièrement, comprendre la menace posée par les terroristes de l'intérieur et, deuxièmement, savoir ce que fait le SCRS pour lutter contre la menace terroriste de l'extérieur. Le comité a déjà entendu votre sous-directeur, M. Hooper, ainsi que le commissaire de la GRC, M. Zaccardelli, qui nous ont beaucoup éclairés sur les difficultés du monde actuel, notamment au Canada. Dans son témoignage, M. Hooper a dit que le SCRS n'a pas les moyens nécessaires pour contrôler adéquatement toutes les personnes qui arrivent au Canada en provenance de régions troublées du monde. Je crois me souvenir qu'il a mentionné le Pakistan et l'Inde. Cette remarque nous a beaucoup surpris. Pouvez-vous nous donner des précisions à ce sujet et nous dire ce que fait le SCRS face à ce problème?

M. Judd : Comme vous le savez sans doute, quiconque souhaite immigrer au Canada ou obtenir le statut de réfugié fait l'objet d'un contrôle par le système plus général du gouvernement, c'est-à-dire Citoyenneté et Immigration Canada et l'Agence des services frontaliers du Canada. Au nom du gouvernement, le SCRS se charge du filtrage d'une certaine proportion de ces personnes qui souhaitent entrer au pays. De manière générale, nous procédons annuellement à ce type de filtrage sur environ 10 p. 100 de toutes ces personnes. Il s'agit donc dans une certaine mesure d'un système de gestion du risque au sens où nous intervenons après une sorte de triage préalable effectué par nos partenaires. En fonction de leur évaluation puis de la nôtre, nous

of the total annual intake. CSIS regularly reviews screening levels of activity in different jurisdictions related to different nationalities in conjunction with our federal government partners, including the Canada Border Services Agency, Citizenship and Immigration Canada and Foreign Affairs Canada. We do an annual assessment of that to determine whether we are doing the right numbers in the right places.

My own sense, notwithstanding the comments of my colleague, is that we are not doing badly in respect of those countries, bearing in mind that it is all predicated on a risk assessment of the individuals concerned. Where the risk is determined to be out of the ordinary, we would then be asked to conduct a broader security screening of those individuals. CSIS does look at that annually to reassess and refocus both people and energy accordingly.

Senator Campbell: That clears up some of the question. I had been thinking that Canada could only manage 10 per cent but it would seem from what you are saying that countries comparable to Canada are also averaging 10 per cent per year. Their screenings are also based on risk management and the country of origin of the immigrants. I am sure you do not ever want to be in the position of screening 100 per cent of the people who come to Canada — or do you want that?

Mr. Judd: No. The fact is that many people who come to this country have quite legitimate, well-established and well-known backgrounds. Therefore, there is no need to have a system with 10 per cent screening. It would represent a substantial degree of overkill in the screening process, particularly since we already face a backlog in international applications of people seeking to immigrate to Canada.

Other Western jurisdictions that are net-immigrant-receiving countries probably operate on a similar risk-managed basis in terms of the screening. Certainly, from my discussions with international colleagues, I would say that Canada is doing it as well as any country in the Western world.

Senator Campbell: It was interesting that Mr. Hooper discussed the aspect of homegrown terrorism versus imported and then, shortly thereafter, 17 people were arrested and charged. Do you share this concern? Are you satisfied that CSIS and the other components of the security community are fully prepared to prevent and respond to the terrorist threat?

Mr. Judd: We are probably better known by our failures than by our successes. That is true of any intelligence service. With respect to the phenomenon of homegrown threats, I would say it is a rather globalized phenomenon these days. We have seen examples of it in a number of Western European jurisdictions, most recently in the London transit bombings in July 2005. We have seen it in the Netherlands, Spain, France, Germany, Italy, et cetera. It is inherently more difficult to deal with because, historically, intelligence and security and police agencies tended to focus their efforts in the terrorism domain on individuals who were relatively recent arrivals to a country and who had a

effectuons un contrôle de sécurité sur environ 10 p. 100 de ce total annuel. Le SCRS examine régulièrement les niveaux de contrôle de différents pays au sujet de différentes nationalités en collaboration avec nos partenaires fédéraux, l'Agence des services frontaliers du Canada, Citoyenneté et Immigration Canada et Affaires étrangères Canada. Nous procédons à cette évaluation chaque année pour nous assurer que nous contrôlons le bon nombre de personnes dans les bons endroits.

Nonobstant les remarques de mon collègue, je pense que nous faisons assez bien en ce qui concerne ces pays, étant bien entendu que tout cela dépend de l'analyse du risque posé par les personnes concernées. Si l'on estime que le risque est supérieur à ce qu'il devrait être, on nous demandera d'effectuer un contrôle de sécurité plus poussé au sujet de ces individus. Le SCRS revoit ça chaque année pour réévaluer la situation et réaffecter s'il y a lieu son personnel et ses ressources.

Le sénateur Campbell : Cela répond à une partie de la question. J'avais eu l'impression que le Canada était capable de ne gérer que 10 p. 100 des cas mais, après vous avoir entendu, je conclus que les pays comparables au nôtre contrôlent aussi en moyenne 10 p. 100 de cas par an. Leurs contrôles sont peut-être également fondés sur la gestion du risque et sur le pays d'origine des immigrants. Je suis sûr que vous ne voudriez pas en arriver à devoir contrôler 100 p. 100 des gens qui viennent au Canada — ou est-ce que je me trompe?

M. Judd : Non. Le fait est que bon nombre des gens qui viennent ici ont des antécédents parfaitement légitimes, bien établis et connus, et il n'est donc pas nécessaire d'instaurer un système pour les contrôler tous. Ce serait tout à fait excessif, d'autant plus que nous avons déjà un arriéré de demandes internationales de personnes voulant émigrer au Canada.

Les autres pays occidentaux qui accueillent des immigrants fonctionnent probablement avec un système similaire de gestion du risque. Si j'en crois mes conversations avec mes collègues étrangers, je peux dire que le Canada fait aussi bien à ce chapitre que n'importe quel autre pays occidental.

Le sénateur Campbell : C'était intéressant d'entendre M. Hooper faire une distinction entre le terrorisme de l'intérieur et le terrorisme importé puis, peu après, d'apprendre que 17 personnes étaient arrêtées et inculpées. Partagez-vous cette préoccupation? Estimez-vous que le SCRS et les autres organismes du monde de la sécurité sont tout à fait capables de prévenir la menace terroriste ou d'y réagir?

M. Judd : Nous sommes probablement mieux connus pour nos échecs que pour nos succès. C'est le cas de n'importe quel service de renseignement. En ce qui concerne la menace intérieure, je dois dire que c'est un phénomène mondial aujourd'hui. Nous en avons eu des exemples dans plusieurs pays d'Europe de l'ouest, les plus récents étant les attentats de juillet 2005 contre les transports publics à Londres. Il y a aussi eu des exemples aux Pays-Bas, en Espagne, en France, en Allemagne, en Italie, etc. Il est d'office plus difficile de faire face à ce phénomène parce que les organismes de renseignement et de sécurité, ainsi que les services de police, ont traditionnellement fait porter leurs efforts

particular pedigree if you will — a known organizational link with a terrorist entity or a known experience in Afghanistan, Chechnya, Bosnia or other middle Eastern conflict zone. For example, there was the Algerian insurrection in the 1990s.

In a sense, those individuals were more readily identifiable because they had known antecedents after the time of entry. The phenomenon of the homegrown threat is more difficult to deal with because, in many cases, they are people likely to be citizens of our own country, perhaps born here or arrived in Canada at a very young age. These people were essentially raised in Canada. As we have seen in the United Kingdom and in the Netherlands, for example, it is intellectually more difficult to identify such individuals *ab initio*.

Senator Campbell: I know this is one of those questions I always hated but can you ever be fully prepared? You can do the best you can, but do you ever get a sense that we are ready, or is it a continual growing process and a continual process of investigation and determination?

Mr. Judd: It is a continuing process. If you asked anyone involved in my line of work in the Western world what they worry about, they would probably say they worry about what they know and more about what they do not know.

In the case of the phenomenon of so-called homegrown terrorism, there has been much analytical work done in a number of jurisdictions, from Australia to the United States to the United Kingdom. A number of continental European countries have done a lot of work on it as well. There has been a lot of academic work done in some places, particularly in France.

My sense is, despite all the work that has been done, no one has come up with a single paradigm that provides for a definitive 100 per cent certain assessment tool. The motivations and the factors at play are diverse. While there may be similarities among individuals involved in this phenomenon, there is no single pattern that has yet been commonly agreed upon or identified.

The Chairman: I have a supplementary question.

In light of the fact you do not have a paradigm, what message do you give Canadians about the sort of assistance you would like in addressing this problem? Do you have anything you would like to say to Canadians about how they can help with this concern?

Mr. Judd: I would relay the same message that any police service would give to a community. Canadian citizens have civic obligations and responsibilities to ensure that the law is obeyed and the work of police or organizations such as ours is facilitated. They should be diligent in discharging that civic responsibility.

If you talk to people in the legal profession or policing business, they would say that no matter how well your courts or police function or how brilliant your laws are, if you do not have

de lutte contre le terrorisme sur les personnes arrivées relativement récemment sur leur territoire et ayant un certain pedigree, si je peux m'exprimer ainsi — un lien structurel connu avec une organisation terroriste ou des antécédents connus en Afghanistan, en Tchétchénie, en Bosnie ou dans la zone de conflit du Moyen-Orient. Par exemple, il y a eu l'insurrection algérienne des années 90.

Dans un sens, ces individus sont plus facilement identifiables parce qu'ils avaient déjà des antécédents au moment où ils sont arrivés. Le terrorisme de l'intérieur est plus difficile à contrôler parce qu'il s'agit dans bien des cas de citoyens de notre pays, peut-être nés ici ou arrivés à un très jeune âge. De toute façon, ce sont des gens qui ont passé leur jeunesse au Canada. Comme nous l'avons vu au Royaume-Uni et aux Pays-Bas, il est intellectuellement plus difficile d'identifier de tels individus *ab initio*.

Le sénateur Campbell : Voici une question à laquelle il est toujours difficile de répondre : peut-on vraiment être totalement préparé? Vous pouvez faire tout votre possible mais pouvez-vous dire à n'importe quel moment que vous êtes totalement prêt ou est-ce un processus continu d'enquête et d'analyse?

M. Judd : C'est un processus continu. Vous pouvez demander à n'importe lequel de mes homologues du monde occidental ce qui l'inquiète le plus et il vous dira probablement que c'est ce qu'il sait mais, plus encore, ce qu'il ne sait pas.

En ce qui concerne ce qu'on appelle le terrorisme de terroir, il a été beaucoup étudié dans de nombreux pays, comme l'Australie, les États-Unis ou le Royaume-Uni. Plusieurs pays européens l'ont également analysé attentivement. Dans certains pays, beaucoup d'études très sérieuses lui ont été consacrées, notamment en France.

Malgré tout ce travail, j'ai le sentiment que personne n'a encore trouvé un paradigme unique qui nous permettrait de mettre au point un outil d'évaluation efficace à 100 p. 100. Les motivations et les facteurs en jeu sont multiples. Il peut y avoir des similitudes entre les personnes impliquées dans ce genre d'activité mais personne n'a encore trouvé une explication unique que tout le monde serait prêt à accepter.

Le président : Question supplémentaire.

Comme il n'y a pas de paradigme, comment pensez-vous que les Canadiens pourraient vous aider à faire face à ce problème? Avez-vous quelque chose de précis à leur dire à ce sujet?

M. Judd : Je leur donnerai le même message que n'importe quel service de police donne à sa communauté locale. Le citoyen canadien a le devoir de s'assurer que la loi est respectée et que le travail des services de police ou des organismes de renseignement comme le nôtre est facilité. Chacun a le devoir de s'acquitter de cette responsabilité civique.

Parlez à des avocats ou à des policiers, ils vous diront que même si nos tribunaux ou services de police étaient parfaitement efficaces, ou si nos lois étaient absolument parfaites, il est

support from the community being policed, it is incredibly more difficult to do effective policing and upholding of the law.

The Chairman: In this case we are not talking about upholding the law, are we? We are talking about things that might happen a long time before the law is broken.

Mr. Judd: Yes.

The Chairman: What is your outreach? How do you address this issue? Is there a phone number that people should call? How does a citizen participate in assisting you with your mission?

Mr. Judd: We have done a lot of outreach activity across the country over the last while, including with the RCMP and the Canada Border Services Agency, principally to give communities a better understanding of who we are, what we do, how we do it, what we do not do and so on.

The message we conveyed in those discussions was very much around questions of civic responsibility and the need for communities to be actively vigilant about misbehaviour, whether criminal or otherwise.

The RCMP has a tip line and we will be looking at sharing that tip line with them. We are also doing more in the way of public document distribution throughout the country as well as public speaking about who we are and what we do in order to demystify ourselves. In some instances, we try to allay fears that we are unfairly profiling or targeting particular communities, for example.

It is a rather broadly based effort. Whether we are doing enough and doing the right things are questions we are constantly looking at, as our colleagues in the RCMP are doing as well.

Senator Campbell: Both the commissioner and the deputy spoke to us about problems they have with regard to the collection, sharing and use of information between the two agencies. This is because there are different levels of threshold. CSIS requires reasonable ground to suspect and the RCMP requires reasonable ground to believe.

This is a two-part question. First, is there a solution to that issue? Is there a point where you can come together on that? Second, has the lack of this solution impacted negatively on security for the country?

Mr. Judd: I am afraid to say it is a more complicated situation than that. It is a situation that applies in most Western jurisdictions, and much of it relates to the issue of disclosure of intelligence information in the criminal prosecution and whether the intelligence information meets evidentiary standards of a court for criminal prosecution.

We have a good working relationship with the RCMP and municipal and provincial police forces, and we do work closely together with them. Generally speaking, we are in a world where

incroyablement plus difficile de faire un travail de police efficace et de faire respecter la loi quand on n'a pas l'appui de la communauté visée.

Le président : Dans ce cas, il ne s'agit pas de faire respecter la loi, n'est-ce pas? Nous parlons des choses qui peuvent arriver longtemps avant que quelqu'un ait enfreint la loi.

M. Judd : Oui.

Le président : Comment faites-vous savoir ce que vous faites? Comment vous attaquez-vous à ce problème? Y a-t-il un numéro de téléphone que les gens peuvent appeler? Comment le citoyen peut-il vous aider dans votre mission?

M. Judd : Nous avons fait un gros travail d'extension dans tout le pays ces derniers temps, avec la GRC et l'Agence des services frontaliers du Canada, essentiellement pour mieux faire comprendre aux collectivités qui nous sommes, ce que nous faisons, comment nous le faisons, ce que nous ne faisons pas, etc..

Le message que nous avons communiqué à cette occasion était axé sur la notion de responsabilité civique et sur la nécessité pour les communautés d'être vigilantes au sujet des activités répréhensibles, criminelles ou non.

La GRC a une ligne téléphonique de dénonciation et nous étudions la possibilité de la partager avec elle. Nous faisons également plus en matière de distribution de documents dans tout le pays et nous prononçons des allocutions publiques pour dire qui nous sommes et ce que nous faisons, afin de nous démystifier. Dans certains cas, nous nous efforçons d'éliminer la crainte que nous faisons du profilage injuste ou que nous ciblons des communautés particulières.

C'est un effort de vaste portée. Nous nous demandons continuellement si nous en faisons assez et si nous faisons les bonnes choses, tout comme nos collègues de la GRC.

Le sénateur Campbell : Le commissaire et votre directeur adjoint nous ont tous deux parlé de problème de collecte, de partage et d'utilisation des informations par les deux organisations. Ce problème émane du fait qu'il y a des critères différents. Le SCRS doit avoir des motifs raisonnables de soupçonner, alors que la GRC doit avoir des motifs raisonnables de croire.

Ma question comprend donc deux parties. Premièrement, y a-t-il une solution à ce problème? Deuxièmement, l'absence de solution a-t-elle nui à la sécurité du pays?

M. Judd : Je regrette de devoir vous dire que c'est un peu plus compliqué que ça. Il s'agit d'une situation qui prévaut dans la plupart des pays occidentaux et qui est en grande mesure reliée à la divulgation de renseignements dans des poursuites pénales, la question étant de savoir si ces renseignements sont conformes aux critères de preuve des tribunaux.

Nous avons une bonne relation de travail avec la GRC et avec les services de police municipaux et provinciaux, et nous collaborons étroitement. Toutefois, nous vivons dans un monde

some changes may be required with regard to how we do our work in terms of recordkeeping that would meet a criminal standard.

Since March or April of this year, we have been engaged in a trilateral discussion with the RCMP and the Department of Justice around disclosure issues. The Department of Justice has a group of lawyers working on how best to address this from a legal perspective and what it would mean for us and the RCMP in operational terms.

My guess is that if the lawyers come up with a legal response that fits the bill, there will be some consequential changes to how we do business currently so as to be able to meet evidentiary standards.

This is an issue that comes up certainly in my discussions with heads of foreign agencies as well. Some have more experience than we do. For example, the British Security Service, MI5, has been more routinely involved in criminal proceedings for, I think, the last 15 years. It has provoked a significant change in how they do business in order to accommodate the legal standards for criminal prosecutions.

The Chairman: Last year, you got an increase of around \$15 million in your budget. Adjusted for inflation, that is about a 10 per cent increase or \$10 per capita.

Mr. Judd: Your math is probably better than mine. I will take your word.

The Chairman: Our sense is that your funding is somewhat less than robust. Take us back a decade and tell the committee what happened to your funding and staff during the 1990s. Tell us where you are relative to that now.

Mr. Judd: That is perhaps easiest to do in terms of how many bodies we have. At the beginning of the 1990s, we had over 2,700 staff. In the mid-1990s, as part of the overall deficit-elimination program of the then-government, we had what was called program review. Significant reductions were made in government operations, including in my organization, to the extent that by, I believe, the year 2000 we had fallen to around 1,900 or 2,000 personnel.

Post-9/11, the federal budget of late 2001 — December, I believe it was — provided an infusion of funding to a number of agencies, including ours, that had some relationship to security and so on, as a consequence of which our personnel numbers are now up over 2,400 and projected to grow over the next several years as well.

All that said, my minister had asked some time ago that we undertake an assessment for him of our resource situation. We expect to have that completed by next month. There is one piece still outstanding in terms of an external assessment of our information technology requirements, and that would be the basis for discussions with the minister and others in government as to the way forward on the resource situation generally.

où certains changements sont peut-être nécessaires en ce qui concerne la manière dont nous faisons notre travail de renseignement pour que nos informations soient acceptables devant un tribunal.

En mars ou avril de cette année, nous avons lancé une discussion trilatérale avec la GRC et avec le ministère de la Justice sur ces questions de divulgation. Il y a au ministère de la Justice un groupe de juristes qui cherche la meilleure manière de résoudre ce problème du point de vue juridique, en se demandant ce que ça signifierait pour nous et pour la GRC sur le plan opérationnel.

À mon avis, si les avocats trouvent une solution juridique acceptable, il y aura des changements qui en découleront sur la manière dont nous faisons actuellement notre travail, afin de pouvoir respecter les critères de preuve.

Je peux vous dire que c'est une discussion que j'ai déjà eue avec les dirigeants d'agences étrangères, dont certaines ont plus d'expérience que nous en la matière. Par exemple, le service de sécurité britannique, le MI5, intervient plus régulièrement dans des poursuites pénales depuis une quinzaine d'années. Cela a entraîné un profond changement dans ses méthodes de travail pour s'adapter aux normes juridiques des poursuites pénales.

Le président : L'an dernier, votre budget a augmenté de 15 millions de dollars. En tenant compte de l'inflation, ça représente environ 10 p. 100 d'augmentation ou 10 \$ par habitant.

M. Judd : Je vous crois sur parole, vous êtes probablement plus fort que moi en maths.

Le président : Nous avons l'impression que votre financement n'est pas tout à fait suffisant. Pourriez-vous me dire quelle a été l'évolution de votre budget et de votre effectif depuis le début des années 90? Pouvez-vous faire la comparaison avec la situation actuelle?

M. Judd : C'est probablement plus facile à faire avec l'effectif. Au début des années 90, nous avions 2 700 employés. Au milieu des années 90, dans le cadre du programme d'élimination du déficit du gouvernement de l'époque, nous avons participé à ce qu'on a appelé l'Examen des programmes. Des compressions importantes ont été apportées aux services gouvernementaux, y compris au SCRS, à un point tel que notre effectif était tombé à 1 900 ou 2 000 personnes environ en 2000.

Après le 11 septembre, plusieurs organismes s'occupant de questions de sécurité, comme le nôtre, ont obtenu une rallonge dans le budget fédéral de fin 2001 — c'était en décembre, je crois — et c'est ce qui explique que nous ayons maintenant plus de 2 400 employés, chiffre qui continuera normalement à augmenter au cours des prochaines années.

Cela dit, mon ministre nous avait demandé il y a un certain temps de faire le point sur nos ressources, exercice qui devrait être achevé le mois prochain. Il nous manque encore un élément d'évaluation externe de nos besoins en technologie, et nous aurons ensuite des discussions avec le ministre et avec d'autres membres du gouvernement au sujet de nos ressources futures.

The Chairman: If I understand you correctly, five years after 9/11 you still have 300 fewer people than you had 10 years before 9/11?

Mr. Judd: Correct.

The Chairman: The people you are bringing into the agency do not have nearly the experience they would have had if you had not lost so many people in the 1990s.

Mr. Judd: It is partially that. Partially, it is by virtue of the fact that we are dealing with the demographic reality facing every public and private sector institution in the country, which is that the baby boomers are checking out. It is a preoccupation for us. The generational phenomenon is a preoccupation for our friends in the United States, Australia, Britain and some others, as well as the reductions of the 1990s. If you look at most Western institutions, after the end of the Cold War a number of defence and security establishments had their budgets reduced because it was the dawn of a new era, a new world order, as you may recall the phrase.

We are all now facing a significant challenge in bringing in many new people who, as you say, unfortunately, do not have the experience of the ones who are leaving but who, in many respects, are terrific people educationally and in terms of background and work experience, linguistic capability and so on.

If I were to take you to a class of our recruits, you would be quite happy with them, other than their youthfulness.

The Chairman: I will not take that personally. Do any of the countries you mentioned spend as little as \$10 per capita on their intelligence apparatus?

Mr. Judd: Most other intelligence apparatuses do not tell people how much they spend.

The Chairman: Do you know?

Mr. Judd: Inadvertently, though, senior American officials in the intelligence community in the course of this year allowed as to how the United States spends something in the order of \$44.5 billion annually on intelligence and employs in excess of 100,000 people in the business. That, of course, is spread over 16 or 17 agencies now.

I do not think our British colleagues publish a global number, so it is impossible to distinguish between what is spent on GCHQ (Government Communications Headquarters), MI5 or MI6. We could try to get that information for the committee.

The Chairman: We think it would be instructive.

How long is the lag time that it takes an analyst or someone working for CSIS to become effective? At what point do you normally find that someone is able to function on their own and when do you consider you have a mature and competent individual working for you? That is without taking anything away from the talent that you think is bright to start with.

Le président : Si je vous comprends bien, 5 ans après le 11 septembre vous avez toujours 300 personnes de moins qu'il y a 10 ans?

Mr. Judd : C'est exact.

Le président : Les personnes que vous recrutez maintenant sont loin d'avoir l'expérience dont vous pourriez bénéficier si vous n'aviez pas perdu tant de monde dans les années 90.

Mr. Judd : C'est une partie du problème. L'autre partie est que nous sommes confrontés à la même réalité démographique que toutes les autres institutions du secteur public ou du secteur privé, c'est-à-dire que les enfants du baby-boom commencent à partir. C'est une préoccupation. Ce phénomène de génération préoccupe nos amis des États-Unis, d'Australie, de Grande-Bretagne et d'ailleurs, et il s'ajoute aux compressions budgétaires des années 90. Examinez l'évolution des institutions occidentales, vous verrez que la plupart de celles qui s'occupent de défense et de sécurité ont subi une compression budgétaire après la fin de la Guerre froide parce que cela marqué le début d'une nouvelle ère, d'un nouvel ordre mondial comme on disait à l'époque.

Nous faisons maintenant tous face à un grand défi qui est de recruter beaucoup de nouveaux employés qui, comme vous le dites, n'ont malheureusement pas l'expérience de ceux qui partent, mais je tiens à dire aussi que beaucoup sont des personnes exceptionnelles du point de vue des études, de la formation, de l'expérience professionnelle, des compétences linguistiques, etc.

Si je vous présentais une classe de nos dernières recrues, vous seriez très impressionné, mais ce sont tous des jeunes.

Le président : Je ne prendrai pas ça personnellement. Est-ce que les pays que vous avez mentionnés dépensent aussi peu que 10 \$ par habitant pour leurs services de renseignement?

Mr. Judd : La plupart des autres services de renseignement ne disent pas combien ils dépensent.

Le président : Le savez-vous?

Mr. Judd : Tout à fait par inadvertance, des cadres supérieurs du monde du renseignement américain ont laissé savoir au cours de l'année que les États-Unis consacrent environ 44,5 milliards de dollars par an au renseignement et emploient plus de 100 000 personnes, ce qui est réparti entre 16 ou 17 organismes maintenant.

Je ne pense pas que nos collègues britanniques publient de chiffres et il est donc impossible de faire la distinction entre ce qui est consacré au GCHQ — Government Communications Headquarters —, au MI5 et au MI6. Nous pourrions essayer d'obtenir cette information pour le comité.

Le président : Je crois que ce serait instructif.

Combien de temps faut-il pour qu'un analyste ou un nouvel employé du SCRS devienne efficace? À partir de quand estimez-vous normalement qu'il est capable de travailler seul et que vous avez un employé mûr et compétent? Je n'enlève rien en disant ça au fait que ce sont des personnes brillantes dès le départ.

Mr. Judd: It varies in terms of what we are expecting them to do. I could differentiate between three different kinds of jobs: an intelligence investigator who is out in a Canadian city somewhere working with the population at large, tracing leads, checking things and so on; someone in more of an analytical job; and someone who is shipped overseas for that kind of work. On average, my guess would be a minimum of five years. Some would say seven to 10, depending on the kind of job and the individual's temperament. It would be in those ranges.

The Chairman: When you are talking about the resources and the number of people you have, our understanding is that there are — plus or minus 10 — around 50 organizations of concern to CSIS in Canada and perhaps 350 individuals — plus or minus whatever per cent — but that is sort of the range.

How many people working for you does it take to keep track of an individual or an organization? Start with perhaps the most difficult, where you are trying to keep someone under surveillance for a period of time without them knowing it, and then move to the other end of the spectrum, generally staying current with what is going on in an organization.

Give us some sense of the number of people it takes to keep track of a person of interest, a potential problem.

Mr. Judd: Without getting into the details of how we conduct business, I would say that you could probably divide that into three or four parts. Physical surveillance, which is to say surreptitiously monitoring someone's physical movements, is extraordinarily resource intensive if you want to avoid having your surveillance identified. One individual in a major urban setting at any given time could require up to 20 people.

The Chairman: That is over an eight-hour period so would you multiply that by three for each shift?

Mr. Judd: We always hope that the people we are following are sleeping.

The Chairman: Those are referred to as "sleeper agents"?

Mr. Judd: You modulate it over the course of a 24-hour period.

Second, there are a variety of technological means of monitoring an individual. That, in turn, requires someone to effect the technology installation plus monitoring what comes out of it.

The third mechanism would be our reliance on what we call "human sources" across the country — that is, people who monitor and are actively aware of the movements of some of the individuals we target.

The Chairman: You gave us a number for the first category but you did not give us a number for the second, which was technological monitoring and analyzing what you pick up from that, or the third. Can you give us some sense of the number of people needed to do those different tasks?

M. Judd : Tout dépend de ce que nous attendons d'eux. Je peux différencier trois types d'emplois : un enquêteur du renseignement qui travaille dans une ville canadienne pour chercher des pistes, vérifier des choses, etc.; quelqu'un qui occupe plus un poste d'analyste; et quelqu'un qu'on envoie outre-mer pour faire le même genre de travail. En moyenne, il faut un minimum de 5 ans. D'aucuns diront qu'il faut de 7 à 10 ans, selon la nature de l'emploi et le tempérament de l'individu. C'est dans cet ordre-là.

Le président : Quand vous parlez de vos ressources et de votre effectif, nous supposons qu'il y a une cinquantaine d'organisations pouvant intéresser le SCRS — avec une marge de plus ou moins 10 — et quelque chose comme 350 individus — avec une marge de plus ou moins x p. 100.

Combien de gens vous faut-il pour surveiller un individu ou une organisation? Commencez avec le cas le plus difficile, où vous essayez de surveiller quelqu'un pendant assez longtemps sans qu'il le sache, puis passez à l'autre extrême, quand vous voulez simplement vous tenir au courant de ce que fait une organisation.

Donnez-nous une idée du nombre de personnes qu'il faut pour suivre de près une personne susceptible de poser un problème.

M. Judd : Sans aller dans les détails de nos activités, je peux vous dire qu'il y a trois ou quatre éléments différents à prendre en considération. Il y a la surveillance physique, qui consiste à surveiller subrepticement les mouvements d'une personne, ce qui exige énormément de ressources si l'on veut éviter tout risque d'être repéré. Surveiller en permanence un individu dans une grande ville peut exiger jusqu'à 20 personnes.

Le président : C'est pour une période de huit heures et il faut donc multiplier ça par trois pour une journée complète?

M. Judd : Nous espérons toujours que les personnes que nous surveillons dorment au moins quelques heures.

Le président : C'est pour ça que vous avez des « agents dormants »?

M. Judd : Ça varie sur une période de 24 heures.

Deuxièmement, il y a des méthodes technologiques pour surveiller un individu, ce qui exige quelqu'un pour faire l'installation et quelqu'un pour surveiller ce qu'elle produit.

La troisième méthode consiste à utiliser ce que nous appelons des « sources humaines » un peu partout au pays — c'est-à-dire des gens qui surveillent attentivement les mouvements des personnes que nous ciblons.

Le président : Vous nous avez donné un chiffre pour la première catégorie mais pas pour la deuxième, c'est-à-dire la surveillance technologique et l'analyse de ce qu'elle produit, ni pour la troisième. Pourriez-vous nous donner une idée du nombre de personnes qu'il faut pour ces différentes tâches?

Mr. Judd: One off-installation would require as many as a dozen individuals. Depending on how many hours per day monitoring was done, that would probably require several individuals. On the human source side, we often have multiple human sources dealing with a particular group or target, so it fluctuates depending on how we judge the risk and degree to which we are successful in getting effective human sources on the target. It would be hard to give a precise number on that category.

The Chairman: If you have 2,400 employees, presumably a significant portion of them handle payroll, personnel and what I would call support administration. Assuming there are 50 organizations and 350 individuals of interest to CSIS, you do not have a lot of people to be focusing on the bad guys.

Mr. Judd: Again, it is a risk-management issue. We constantly assess and reassess our targets and adjust the resource levels that are thrown against them.

We are as good as anyone in the world on the technological side, although we do have challenges because of the pace of change in technology, particularly with Internet service providers and other communications means.

The Chairman: Are you including the Communications Security Establishment (CSE) in this?

Mr. Judd: No. As you know, CSE does not do anything inside Canada so we are, in effect, the domestic signals intelligence agency.

It is constant triage, assessment, reassessment and change in the level of coverage that you undertake. In some cases, we may take an interest in an individual or group, conduct an investigation and then cast them off to the side because we find they do not really pose a threat. We discontinue investigations on individuals. Every month or two an assessment is made that someone is benign and does not merit further investigation. We drop them and move on to other things. It is constant juggling.

Senator Banks: To pursue the question the chair just asked about CSE, they do not do intelligence-gathering inside the country but both of you do outside Canada. Is your technological expertise and equipment of approximately the same standard as that of CSE? I know it is not the same "stuff." However, you have to do intelligence-gathering outside the country, too. Do you rely entirely on them or do you have your own discreet system? Are you roughly comparable in terms of capacity with CSE?

Mr. Judd: We collect intelligence overseas that is related to our core national security mandate. We do not collect intelligence overseas on the comings and goings of foreign governments or foreign intelligence in that sense.

M. Judd : Une installation ponctuelle peut exiger jusqu'à une douzaine de personnes. Selon le nombre d'heures de surveillance par jour, il faudra probablement plusieurs employés. Pour ce qui est des sources humaines, nous avons souvent de multiples sources humaines couvrant un groupe particulier ou une cible donnée, et le nombre peut donc fluctuer selon notre évaluation du risque et du degré de succès de la surveillance. Il serait difficile de donner un chiffre précis pour cette catégorie.

Le président : Si vous avez 2 400 employés, je suppose qu'un certain nombre s'occupent de la paie, de l'administration du personnel et de ce que j'appellerai le soutien administratif. Si on considère qu'il y a une cinquantaine d'organisations et 350 individus qui intéressent le SCRS, ça ne fait plus beaucoup de monde pour s'occuper des méchants.

M. Judd : Ici encore, c'est une question de gestion du risque. Nous évaluons et réévaluons continuellement nos cibles et ajustons en conséquence les ressources que nous leur consacrons.

Nous sommes aussi bons que n'importe quelle autre organisation au monde sur le plan de la technologie, bien que nous ayons des défis à relever à cause de la rapidité des changements technologiques, surtout avec les fournisseurs de service Internet et des autres moyens de communication.

Le président : Incluez-vous le Centre de la sécurité des télécommunications (CST) dans ces chiffres?

M. Judd : Non. Comme vous le savez, le CST ne fait rien au Canada, ce qui fait de nous à toutes fins pratiques de l'agence de surveillance des signaux à l'intérieur du pays.

C'est continuellement du triage, de l'évaluation, de la réévaluation et du changement d'affectations qu'il faut faire. Dans certains cas, nous pouvons nous intéresser à un individu ou à un groupe, nous menons une enquête puis nous arrêtons la surveillance parce que nous constatons qu'il ne présente aucune menace. Nous mettons fin aux enquêtes que nous menons au sujet de certaines personnes. Une fois tous les mois ou tous les deux mois, nous décidons que telle ou telle personne ne pose aucun danger et ne mérite pas que les investigations continuent. Dans ce cas, nous arrêtons et nous passons à autre chose. C'est un jonglage continu.

Le sénateur Banks : Pour revenir à la question du président sur le CST, cet organisme ne s'occupe pas de renseignement à l'intérieur du pays mais il en fait à l'extérieur, tout comme vous. Diriez-vous que votre expertise technologique et votre équipement sont d'un niveau équivalent à ceux du CST? Je sais que ce n'est pas exactement la même chose mais vous faites aussi du renseignement à l'étranger, comme lui. Est-ce que vous vous en remettez complètement à son expertise ou avez-vous votre propre système discret? Êtes-vous comparable au CST du point de vue des capacités?

M. Judd : Nous faisons du renseignement outre-mer qui est relié à notre mandat fondamental de sécurité nationale. Nous ne recueillons pas de renseignements à l'étranger sur les allées et venues des gouvernements étrangers.

We and CSE are in somewhat different businesses. Our organization is principally a human intelligence agency with a signals intelligence component that we use to supplement our human intelligence activity. CSE is a signals intelligence agency. They probably have technological and technical capacities that we do not have and really do not need because we are not engaged in the same activity that they are.

They are part of the broader security and intelligence community, and there is some exchange of personnel between the two organizations that helps keep us current about technologies that might be of interest to us in our work.

Senator Banks: When you need “stuff” from them, do you get it without any problem?

Mr. Judd: I do not think we have had any problems with the organization.

Senator Banks: In our meetings with governments of other jurisdictions, it has been pointed out that historically Canada had a seat at the table when it came to the trading of security intelligence matters internationally which, particularly during the Cold War, was based not so much on Canada's capacity to gather intelligence — because that has always been limited — but rather on our particular expertise in the processing of intelligence. Intelligence needs to be processed in order to be made useful.

We were told at one point we had lost some of that capacity. Have we regained it, and do we have a good seat at the table now with regard to the exchange of security intelligence information internationally, or are we regarded as freeloaders?

Mr. Judd: As you say, historically we have been judged to have been on the short side in the collection of foreign intelligence and, therefore, seen as somewhat deficient in our capacity to share with our foreign partners. I think that today we are still a net importer of intelligence but I do not have the impression that we have lost a seat at the table, although the environment in which we function now is completely different than it was 20 years ago. These things continue to move. We have very good relationships with principal Western partners and a number of partners elsewhere in the world, but the bottom line is we are a net importer still.

Senator Banks: At one time there was not a committee such as this in the Senate; some of us are charter members of it. One of our first comments to one of your predecessors — actually it was a criticism I suppose — based on our knowledge, was that CSIS had limited knowledge with respect to operations and the gathering and collection of intelligence information outside Canada. I gather that has changed somewhat in that there are now more CSIS officers operating overseas, presumably in specifically targeted areas. In other words, we have not tried to spread the butter so thin on the toast that we have tried to cover the whole world but we identify things that are of particular interest to Canada.

Le SCRS et le CST ne font pas exactement le même genre de travail. Notre organisation est essentiellement une agence de renseignement humain, avec un volet de renseignement sur les signaux qui sert à compléter notre activité principale. Le CST est une agence de renseignement sur les signaux. Il possède donc probablement une capacité technologique et technique que nous n'avons pas et dont nous n'avons pas vraiment besoin puisque nous ne faisons pas la même chose que lui.

Le CST fait partie du monde plus global de la sécurité et du renseignement et il y a parfois des échanges de personnel entre les deux organisations, ce qui nous permet de nous tenir au courant des technologies qui pourraient nous être utiles.

Le sénateur Banks : Quand vous avez besoin de son aide, l'obtenez-vous sans problème?

M. Judd : Je ne pense pas que nous ayons jamais eu de problèmes avec lui.

Le sénateur Banks : Lors de réunions que nous avons eues avec des gouvernements étrangers, on nous a dit que le Canada avait toujours eu sa place à la table lorsqu'il s'agissait d'échanger des renseignements à l'échelle internationale, surtout pendant la Guerre froide, pas tellement du fait de son aptitude à recueillir des renseignements — puisqu'elle a toujours été limitée — mais plutôt de son expertise dans le traitement des renseignements. Pour être utiles, les renseignements doivent être traités.

On nous a dit aussi à un certain moment que nous avions perdu cette capacité. L'avons-nous recouvrée et avons-nous maintenant une bonne place à la table en ce qui concerne l'échange international de renseignements de sécurité, ou sommes-nous considérés comme des pique-assiettes?

M. Judd : Comme vous le dites, nous avons traditionnellement été considérés comme étant un peu faibles dans la collecte de renseignements étrangers et, par conséquent, relativement déficients quant à notre capacité de partager avec nos partenaires étrangers. Aujourd'hui, je pense que nous sommes toujours un importateur net de renseignements mais je n'ai pas l'impression que nous ayons perdu notre place à la table, bien que l'environnement dans lequel nous fonctionnons aujourd'hui soit complètement différent de ce qu'il était il y a 20 ans. Ces choses évoluent continuellement. Nous avons de très bonnes relations avec nos principaux partenaires occidentaux et avec un certain nombre d'autres partenaires d'autres régions du monde mais, en fin de compte, nous sommes encore un importateur net.

Le sénateur Banks : Autrefois, il y avait pas de comité comme celui-ci au Sénat; certains d'entre nous sommes des membres fondateurs de ce comité. L'une de nos premières remarques à l'un de vos prédécesseurs — et je suppose que c'était en fait une critique — fut que le SCRS avait des connaissances limitées sur le plan des opérations et de la collecte de renseignements à l'extérieur du pays. Je suppose que cela a changé étant donné qu'il y a maintenant plus d'agents du SCRS qui travaillent outre-mer, probablement dans des régions ciblées. Autrement dit, nous n'essayons pas de couvrir le monde entier mais plutôt de cerner les choses qui revêtent un intérêt particulier pour le Canada.

Mr. Judd: Yes.

Senator Banks: Without getting into any numbers or areas, to what extent has that proportion changed? Are you satisfied at the moment with that proportion of operations that you are able to stand up outside the country?

Mr. Judd: I do not have precise numbers but it is certainly my sense that the degree to which the organization is operating outside the country has been on the increase over the last five years.

We have more people now deployed on a full-time basis overseas than we ever have in the past. We also have more people operating from offices in Canada but assigned overseas on a part-time basis in pursuit of a particular case or investigation. It is not unusual for any of our given offices across the country to have someone in a foreign country for the purposes of pursuing an investigation related to a case here in Canada. However, I cannot give you a precise number. Certainly the sense is that we are growing.

In terms of where we are on a full-time basis, again, we are doing a reassessment of that this summer in order to try and determine whether we are actually in the right places or whether we can get out of some places and move to some other places that might be of higher interest to us. I expect we will probably change our profile over the course of the next year in terms of our overseas presence as a consequence of this review.

Senator Banks: We would never want you to tell us exact numbers or exact locations; that would not be a good idea.

We have noticed that you have been advertising in newspapers across the country for people in operational and support and clerical positions.

Mr. Judd: Yes.

Senator Banks: "Recruiting" would be the way to put it. Are you meeting with some success? You partly answered that question earlier. You have a quotient. Are you meeting it?

Mr. Judd: We are being too successful. In the ordinary course of a year we would get thousands of applications on our website or in our offices. When we did the public advertising this spring the number jumped by approximately 3,000. I say that is a problem because it creates an issue in processing because, unfortunately, it takes a long time to get someone from the street into the organization because of the screening and security vetting processes that take place.

Senator Campbell: You do not want any good ones to go by so you have to do them all.

Mr. Judd: Yes. In that sense, it is a nice problem to have but it does create a bit of a bottleneck issue for us.

Senator Banks: Is it going okay, though?

Mr. Judd: Yes.

M. Judd : Oui.

Le sénateur Banks : Sans aller dans les chiffres ou les régions, dans quelle mesure cette proportion a-t-elle changé? Êtes-vous satisfait, à l'heure actuelle, de la proportion des opérations que vous pouvez mener à l'extérieur du pays?

M. Judd : Je n'ai pas de chiffres précis mais j'ai clairement le sentiment que les opérations du SCRS à l'étranger ont augmenté au cours des cinq dernières années.

Nous avons plus de personnes agissant à temps plein outre-mer que nous n'en avons jamais eues. Nous avons plus de personnes dans nos bureaux du Canada qui sont affectées à des opérations d'outre-mer à temps partiel dans le cadre d'une enquête ou d'un cas particulier. Il n'est pas rare que l'un ou l'autre de nos bureaux du Canada ait quelqu'un dans un pays étranger pour poursuivre une enquête reliée à un cas basé au Canada. Toutefois, je ne peux vous donner de chiffres précis. Mon sentiment est incontestablement qu'il y a eu une augmentation à ce chapitre.

En ce qui concerne notre effectif à temps plein, nous allons procéder à une réévaluation cet été pour essayer de voir si nous sommes vraiment présents dans les bons endroits ou si nous pouvons en abandonner certains pour aller dans d'autres susceptibles de revêtir un plus grand intérêt pour nous. Je prévois que nous allons probablement modifier notre profil à l'étranger au cours de l'année prochaine à la suite de cette réévaluation.

Le sénateur Banks : Nous ne vous demanderons jamais de nous donner des chiffres précis ou de nommer des pays, ce ne serait pas une bonne idée.

Nous avons constaté que vous faites de la publicité dans les journaux pour recruter des gens dans des postes opérationnels et des postes de soutien administratif.

M. Judd : Oui.

Le sénateur Banks : « Recruter » est sans doute le bon verbe dans ce cas. Avez-vous eu du succès? Vous avez donné une réponse partielle un peu plus tôt. Vous avez un objectif. Est-ce que vous l'atteignez?

M. Judd : Nous avons trop de succès. Dans une année normale, nous recevons des milliers de candidatures sur notre site Web ou dans nos bureaux. Quand nous avons fait cette publicité dans les journaux, au printemps, le chiffre a augmenté d'environ 3 000. Je peux vous dire que ça nous pose un problème parce qu'il faut bien traiter toutes ces demandes et qu'il faut malheureusement beaucoup de temps pour que quelqu'un de l'extérieur entre dans l'organisation à cause des procédures de filtrage et de sécurité qui sont indispensables.

Le sénateur Campbell : Comme vous ne voulez pas perdre les bonnes candidatures, vous devez les évaluer toutes.

M. Judd : Oui. C'est sans doute un bon problème à avoir mais ça provoque quand même un goulot d'étranglement.

Le sénateur Banks : Ça marche bien, cependant?

M. Judd : Oui.

Senator Banks: Do you have specific requirements in the agency as to language skills? There are certain circumstances, surely, in which if you want to send someone to Italy you need someone who can speak colloquial Italian. Are you having success in that respect? Also, do you find that your agency, in terms of its overall complement, is becoming more reflective of the Canadian population demographically?

Mr. Judd: We currently have a linguistic capacity in the service that covers 85 or 90 foreign languages. It is a requirement for the service, as an intelligence officer, that one be bilingual before embarking on the job. On average, I think somewhere between 50 per cent and 60 per cent of our intelligence officer recruits over the last number of years have had a third or fourth or fifth language as well.

We do language training ourselves for languages other than English or French for foreign assignments. On demography as a whole, we are about 60 per cent anglophone, 40 per cent francophone. We are about 51 per cent male, 49 per cent female. In terms of employment of visible minorities, I believe we are around 11 per cent now, which puts us above the federal public service average.

Senator Banks: When you say it is a requirement that inductees into the organization be bilingual, do you mean French and English?

Mr. Judd: Yes.

Senator Banks: Would a francophone who also speaks Farsi be welcomed as well?

Mr. Judd: Yes. We provide the language training in official languages. If we see someone of interest to us who is, say a francophone and Farsi speaker but has no English, we would teach that individual English, or vice versa.

The Chairman: There has been a huge focus on terrorism since 9/11. It must have come at the expense of something. What has happened to the threat from espionage? How are you addressing that? Have you fewer concerns about that? Is that part of your job just seeing fewer resources?

Mr. Judd: The concerns are still there but they are fundamentally different from 20 years ago in the period of the Cold War. We do retain an interest and active operations in counter-espionage because there are, at any given time, a number of foreign governments who try to conduct espionage operations in Canada or, alternatively, interfere in the affairs of émigré communities in the country. We take exception to those kinds of things and try to actively monitor those activities and, where necessary, intervene to stop them.

Senator Atkins: Why do you want to demystify CSIS?

Le sénateur Banks : Avez-vous des besoins particuliers sur le plan linguistique au SCRS? Je suppose qu'il doit vous arriver de devoir envoyer quelqu'un en Italie, par exemple, qui soit capable de parler couramment l'italien. Avez-vous du succès à cet égard? En outre, constatez-vous que l'effectif global de votre organisme reflète mieux la composition démographique du Canada?

M. Judd : Nos capacités linguistiques actuelles nous permettent de couvrir 85 à 90 langues étrangères. C'est un critère obligatoire au SCRS : un agent de renseignement doit être bilingue avant de commencer. En moyenne, je pense que 50 p. 100 à 60 p. 100 de nos recrues comme futurs agents de renseignement depuis plusieurs années ont aussi une troisième, une quatrième, voire une cinquième langue.

Nous dispensons nous-mêmes de la formation linguistique dans les langues autres que l'anglais ou le français pour les affectations à l'étranger. En ce qui concerne la composition de nos effectifs, nous avons environ 60 p. 100 d'anglophones et 40 p. 100 de francophones. Nous avons 51 p. 100 d'hommes et 49 p. 100 de femmes. Pour ce qui est de l'emploi des minorités visibles, je pense qu'elles représentent aujourd'hui environ 11 p. 100 de l'effectif, ce qui nous place au-dessus de la moyenne de la fonction publique fédérale.

Le sénateur Banks : Quand vous dites que les recrues doivent être bilingues, voulez-vous dire français et anglais?

M. Judd : Oui.

Le sénateur Banks : Un francophone parlant le farsi serait également accepté?

M. Judd : Oui. Nous dispensons une formation linguistique dans les langues officielles. Si nous constatons par exemple qu'un francophone parlant le farsi nous intéresse mais qu'il ne parle pas l'anglais, nous lui enseignerons l'anglais, ou vice versa.

Le président : On s'intéresse énormément au terrorisme depuis le 11 septembre. Cela a dû se faire aux dépens de quelque chose. Qu'est-il arrivé de la menace causée par l'espionnage? Est-ce que vous vous occupez encore de ça? Est-ce que ça vous préoccupe moins? Est-ce que ça fait encore partie de votre travail, bien que vous ayez moins de ressources?

M. Judd : Les préoccupations sont toujours là mais elles sont foncièrement différentes de ce qu'elles étaient il y a 20 ans à l'époque de la Guerre froide. Nous continuons à nous intéresser au contre-espionnage et nous avons des opérations dans ce domaine parce qu'il y a toujours, à n'importe quel moment, divers gouvernements étrangers qui veulent mener des opérations d'espionnage au Canada ou s'immiscer dans les activités des communautés immigrantes du Canada. Nous nous opposons à ce genre de choses et nous essayons de les surveiller activement et, s'il y a lieu, d'intervenir pour y mettre fin.

Le sénateur Atkins : Pourquoi voulez-vous démystifier le SCRS?

Mr. Judd: It is a common phenomenon among most Western agencies such as ours. It is partly because there is a view among agencies like ours that we are wrongly accused of conduct or activities that are detrimental to the interest of individuals or communities — issues around targeting, profiling and so on.

It is also reflective of the fact that intelligence agencies, for good or bad reasons, have been more publicly prominent over the past five or six years, in part because of so-called intelligence failures. You have seen in the United States, for example, a full-bore congressional inquiry into the intelligence business, followed by the 9/11 Commission, followed by the Rob Silverman Commission. Those sorts of things create an environment for better public understanding of what is going on.

You have seen the same thing happen in the U.K. as a consequence initially with the Butler Report — because of the decision by the British government to go into Iraq — and most recently by the parliamentary committee that investigated the July transit bombings last year. You have seen the same thing happen in Australia and some other Western jurisdictions.

In Canada, together with the RCMP and other federal agencies, we have been heavily involved in the O'Connor commission on Mr. Arar's circumstances. With Bob Rae's review of Air India last year and the inquiry that Mr. Justice Major is about to launch on Air India, willingly or not we are being dragged more into the public light. Both to address misconceptions that exist about what we do, who we are and so on, and also by virtue of having to appear before commissions of inquiry or parliamentary committees, we have been probably more front and centre with this committee or committees on the House side because of the anti-terrorism legislation review. There are a variety of reasons.

Senator Atkins: Can you win that?

Mr. Judd: I am an inordinately optimistic person so hope springs eternal for me, but it is a long haul.

Senator Banks: Some of us were part of an all-party committee of both Houses of Parliament that was examining parliamentary oversight in terms of security intelligence matters. Canada does not have any, in a sense. Even if this committee were to ask you certain questions — and most of us know not to do that — you would be obliged often to respond that you cannot answer that question here in these circumstances because we do not have the necessary clearance.

But the government is about to bring forward a version, at least of the previous government's plan to bring about security — the scrutiny by parliamentarians beyond ministerial scrutiny and oversight of security intelligence systems. Would that make you uncomfortable, in light of the fact that the U.K. has it, Australia has it and the United States has it in a degree that we have not even suggested here? Are you concerned about that at all?

M. Judd : C'est un phénomène courant dans la plupart des agences occidentales comme la nôtre. C'est en partie parce qu'on estime que nos agences sont injustement accusées de conduite ou d'activités préjudiciables aux intérêts de certaines personnes ou collectivités — ce sont des questions de ciblage, de profilage, et cetera.

Cela reflète aussi le fait que les organismes de renseignement, pour des raisons bonnes ou mauvaises, sont beaucoup plus visibles depuis cinq ou six ans, en partie à cause de prétendus échecs. On a vu par exemple aux États-Unis une commission d'enquête tous azimuts du Congrès sur le secteur du renseignement, suivie de la commission 9/11, suivie de la commission Rob Silverman. Ce genre de chose engendre un environnement faisant mieux comprendre au public ce qui se passe.

On a vu la même chose au Royaume-Uni, d'abord dans le sillage du rapport Butler — à cause de la décision du gouvernement britannique d'aller en Irak — et, plus récemment, avec le comité parlementaire qui a fait enquête sur les attentats de juillet dernier dans les transports publics. On a vu la même chose en Australie et dans d'autres pays occidentaux.

Au Canada, nous avons été beaucoup impliqués dans la commission O'Connor sur le cas de M. Arar, tout comme la GRC et d'autres agences fédérales. Avec l'enquête de Bob Rae sur l'attentat d'Air India, l'an dernier, et l'enquête que le juge Major est sur le point de lancer sur le même sujet, nous serons encore une fois à l'avant-scène, que ça nous plaise ou non. C'est donc à la fois pour corriger les malentendus pouvant exister sur ce que nous sommes et ce que nous faisons, et aussi parce que nous sommes tenus de comparaître devant des commissions d'enquête ou des comités parlementaires, que nous avons probablement été plus visibles par votre comité ou par d'autres comités de la Chambre des communes dans le cadre de la révision de la Loi antiterroriste. Il y a donc de multiples raisons.

Le sénateur Atkins : Pouvez-vous gagner cette bataille?

M. Judd : Je souffre peut-être d'un excès d'optimisme mais je l'espère, tout en sachant que c'est un travail de longue haleine.

Le sénateur Banks : Certains d'entre nous avons fait partie d'un comité de tous les partis politiques des deux Chambres du parlement qui s'est penché sur la supervision parlementaire des questions de renseignement de sécurité. Dans un certain sens, cette forme de supervision n'existe pas au Canada. Même si notre comité décidait de vous poser certaines questions — et la plupart d'entre nous savons qu'il ne faut pas le faire — vous seriez souvent obligé de répondre que vous ne pouvez rien dire parce que nous n'avons pas la cote de sécurité nécessaire.

Toutefois, le gouvernement est sur le point de proposer une version du plan du gouvernement précédent pour cette forme de supervision — supervision exercée par les parlementaires au-delà de la supervision ministérielle et de la surveillance des systèmes de renseignement de sécurité. Cela vous mettrait-il mal à l'aise, considérant que ça existe au Royaume-Uni, que ça existe en Australie et que ça existe aussi aux États-Unis à un degré que nous n'avons même pas suggéré ici? Cela vous inquiète-t-il?

Mr. Judd: I have no difficulty personally with the idea of a parliamentary committee in this domain. I have had the opportunity since I have been in this job to meet with the former chairwoman of the British committee and, more recently, with the chairs of the Senate and House committees in the U.S. Congress. I have also had an opportunity to talk to my colleagues in the United States and in the United Kingdom about their experience with committees.

My own view is that having a parliamentary committee engaged in this would be useful in terms of giving parliamentarians a better understanding of who does what, how, why and so on in this business. The only caveat I would add is that CSIS is currently probably the most reviewed entity in the federal government.

We are subject to review by all the agents of Parliament currently, from the Auditor General to the Information Commissioner. We are subject to review by the Treasury Board Secretariat in terms of how we spend money. We have two review agencies established in our own legislation — the Inspector General and the Security Intelligence Review Committee.

My hope would be that, were there to be a parliamentary committee, there would have to be some consequential recognition of a need to rationalize all of the various review mechanisms that we currently have in CSIS. The problem is a bit exacerbated for us at the moment because of Mr. O'Connor's and Mr. Major's inquiries, which imposed even further burdens on us. However, that is a more temporal circumstance.

The Chairman: The parliamentary review that Senator Banks is referring to looked at very different models. The U.K. and Australian models, to put it bluntly, are toothless. The House and Senate select committees in Congress have considerable resources and ability to derive a great deal of information. Are you comfortable with either model?

Mr. Judd: Based on my experience dealing with the U.S. Congress, it generally has much greater resources than any parliamentary system I have ever seen, be it ours or the British or the Australian. At last count, I think there were 25,000 staff working on Capitol Hill for committees, individual legislators and the various congressional bodies, which puts it in a completely different world than we are used to in Canada. I do not have an adequate sense of the functioning of the congressional committees versus the British committee to be able to give you an intelligent answer as to which I would prefer. Certainly, the British committee has been portrayed to me, both by its former chairwoman and others in the British system, as being a fairly effective body. Whether parliamentarians here share that view is open for debate.

The Chairman: It is staffed and is an adjunct of the Prime Minister's Office over there. The proposed legislation here was to have the staff for the Canadian committee staffed out of the Privy

M. Judd : Personnellement, je n'ai aucun problème avec l'idée d'un comité parlementaire chargé de cette tâche. Depuis que j'occupe ce poste, j'ai eu l'occasion de rencontrer l'ex-présidente du comité britannique et, plus récemment, les présidents des comités du Sénat et de la Chambre du Congrès des États-Unis. J'ai également eu l'occasion de discuter avec mes collègues des États-Unis et du Royaume-Uni de leur expérience avec ces comités.

Mon opinion personnelle est que confier ce travail à un comité parlementaire serait utile pour permettre aux parlementaires de mieux comprendre qui fait quoi, comment, pourquoi, etc. Ma seule réserve est que le SCRS est probablement déjà l'entité la plus examinée de tout le gouvernement fédéral.

Nous sommes soumis à un examen par tous les agents du parlement, de la vérificatrice générale jusqu'au commissaire à l'information. Nous sommes soumis à un examen du Secrétariat du Conseil du Trésor en ce qui concerne la manière dont nous dépensons notre argent. Il y a également deux agences d'examen qui sont prévues dans notre loi organique : l'Inspecteur général et le Comité de surveillance des activités de renseignement de sécurité.

Mon espoir, si l'on met sur pied un comité parlementaire, est qu'on admettra en même temps qu'il est nécessaire de rationaliser tous ces différents mécanismes d'examen auquel le SCRS est assujéti. Le problème est un peu exacerbé à l'heure actuelle à cause des enquêtes O'Connor et Major, qui alourdissent encore notre fardeau, mais ça ne devrait être que temporaire.

Le président : Le mécanisme parlementaire dont parlait le sénateur Banks tiendrait compte de modèles très différents. Les modèles britannique et australien sont des tigres de papier, disons-le franchement. Les comités spéciaux de la Chambre et du Sénat des États-Unis ont des ressources considérables et sont capables d'obtenir beaucoup d'informations. Seriez-vous à l'aise avec l'un ou l'autre de ces modèles?

M. Judd : Si j'en crois mon expérience avec le Congrès des États-Unis, il a généralement beaucoup plus de ressources que n'importe quel autre système parlementaire au monde, que ce soit le nôtre, le britannique ou l'australien. La dernière fois qu'on a fait le calcul, si je ne me trompe, il y avait 25 000 personnes qui travaillaient au Capitole pour des comités, des législateurs individuels et les différents organismes du Congrès, ce qui place le système américain sur une planète radicalement différente de celle à laquelle nous sommes habitués au Canada. Je n'ai aucune idée précise du fonctionnement des comités du Congrès par rapport au comité britannique et je ne saurais donc vous dire de manière intelligente quel modèle je préfère. Je dois reconnaître que le comité britannique, tel qu'il m'a été décrit à la fois par son ancienne présidente et par d'autres membres du système britannique, semble assez efficace. Ce qu'en pensent les parlementaires, c'est peut-être autre chose.

Le président : Au Royaume-Uni, c'est une antenne du cabinet du premier ministre, de qui il tire d'ailleurs son personnel. Dans le projet de loi envisagé ici, le comité obtiendrait son personnel du

Council Office (PCO). That struck us as being a little unusual inasmuch as some of the folks in PCO would be the people of most interest to this committee — no need to comment.

Mr. Judd: I understand your conundrum.

Senator Atkins: When we met with the head of the U.S. Department of Homeland Security, we found out that he reported to the President every morning. Do you have a morning report or a system in which you report to the Prime Minister on a regularly scheduled basis?

Mr. Judd: We have a daily reporting regime that is shared with a number of decision makers in government at the political and bureaucratic levels, and face-to-face meetings and briefings are done on an as-needs basis.

The Chairman: Our clear impression — and I am speaking from our experience on the special committee to which Senator Banks referred — is that the system here is very much “push up.” In other words, organizations like yours find themselves pushing information up as opposed to being in a pull situation where leaders are asking for information from you. There is inherently less interest in these sorts of issues in this country than there might be, and requests on you from prime ministers generally speaking — and I am going back over any number of prime ministers — tend to be certainly not on a daily or even weekly basis but could best be described as on an occasional basis. Do we have the right impression?

Mr. Judd: That is an impolite question, senator.

I have only been in this job for 18 months and have served under two prime ministers. My experience has been that the system provides a constant stream of material to them. Certainly to the extent that they generate an interest in an issue, that is satisfied as immediately as possible through personal briefings.

The upside of this is that it is probably a happy comment on our circumstance in Canada that political leaders do not have to be preoccupied with these issues on a daily basis.

The Chairman: That leads right to this question: Now that the 17 have been arrested in Toronto, can we all rest easy? Are things in good shape or are there concerns out there that, if they are not causing other people to lose sleep, are they causing you to lose sleep?

Mr. Judd: If they were, my BlackBerry would have gone off several times during the course of this hearing and so far it has not. I take that as a positive sign at the moment.

The Chairman: So for today things are okay?

Mr. Judd: Yes.

The Chairman: How about in a general sense? I participated in a hotline show a couple of weeks ago and, of 15 questioners, 14 said we did not have anything to be concerned about in terms of

Bureau du Conseil privé (BCP). Ma première réaction a été que c'était un peu bizarre dans la mesure où certaines des personnes travaillant au BCP feraient probablement partie de celles auxquelles ce comité s'intéresserait le plus — vous n'avez pas besoin de répondre à ça.

M. Judd : Je comprends le dilemme.

Le sénateur Atkins : Quand nous avons rencontré le patron du Department of Homeland Security, des États-Unis, nous avons appris qu'il faisait rapport tous les matins au président. Est-ce que vous faites vous aussi régulièrement rapport au premier ministre?

M. Judd : Il y a un système de rapport quotidien auquel participent certains décideurs du gouvernement au niveau politique et au niveau bureaucratique, et nous avons des rencontres et des séances d'information face à face selon les besoins.

Le président : Nous avons clairement l'impression — et je me fonde ici sur notre expérience au sein du comité spécial dont parlait le sénateur Banks — que le système canadien est tout à fait un système où on pousse l'information vers le haut, alors qu'il y en a d'autres où l'information est tirée par les dirigeants, qui la demandent. On s'intéresse foncièrement moins à ce genre de questions au Canada qu'on le pourrait, et les demandes qui vous sont adressées par les premiers ministres, en règle générale — et je parle ici de plusieurs premiers ministres — ne sont pas quotidiennes ni même hebdomadaires mais plutôt occasionnelles. Sommes-nous dans l'erreur?

M. Judd : C'est une question impolie, sénateur.

Je n'occupe ce poste que depuis 18 mois et j'ai été au service de deux premiers ministres. D'après mon expérience, le système leur fournit un flot continu d'informations. Évidemment, si cela suscite un intérêt particulier sur une question ou une autre, ce besoin est satisfait le plus rapidement possible par des communications personnelles.

L'aspect positif de tout ça est que ça reflète probablement la situation heureuse dans laquelle se trouve le Canada puisque ses dirigeants politiques n'ont pas à se pencher quotidiennement sur ces questions.

Le président : Ceci m'amène à ma question suivante : après l'arrestation des 17 à Toronto, pouvons-nous tous dormir en paix? Est-ce que tout va bien ou y a-t-il encore des préoccupations qui, même si elles n'empêchent pas les autres de dormir, vous privent vous de sommeil?

M. Judd : S'il y en avait, mon BlackBerry se serait réveillé plusieurs fois durant cette audience et il ne l'a pas fait. J'y vois un signe positif.

Le président : Donc, au moins pour aujourd'hui, tout va bien?

M. Judd : Oui.

Le président : Et de manière générale? Je participais il y a quelques semaines à une ligne ouverte et, sur 15 personnes ayant posé des questions, 14 ont dit que nous n'avons aucune raison

terrorist activity in Canada. The fifteenth said if we did have concerns, the Americans would take care of them for us. What do you feel about that? Do you sense that there is an "all is well" view in the population, generally speaking, and that Canadians do not have a good understanding of the sorts of threats and risks that exist? Or do you have the impression that Canadians understand well what dangers may be facing them?

Mr. Judd: As a general proposition, I am not sure that the average Canadian understands many of these issues. Obviously, public concern has risen as a consequence of what happened in Toronto earlier this month. Comparatively speaking, we are in better circumstances than many other jurisdictions in terms of our national security circumstances. I suspect most Canadians are of a view that they pay us, the RCMP, law enforcement agencies and other agencies and services to ensure that things are maintained in a secure fashion in the country.

Assessing relative risk is always difficult. As you know, it can fluctuate from time to time but I am sleeping as well as ever of late.

The Chairman: Should Canadians be concerned or should they go to bed each night saying that things are okay?

Mr. Judd: I think Canadians should be conversant with these issues in the broader environment. I do not know that I would recommend Canadians go to bed and toss and turn all night worrying about these things.

The Chairman: Should they say a short prayer, perhaps?

Mr. Judd: Praying is generally seen as a useful daily thing.

Senator Atkins: I will follow up on that comment by asking you about industrial espionage. Is there an increase in concern with regard to the issue? Are we on top of it?

Mr. Judd: Are you referring to industrial espionage by foreigners?

Senator Atkins: Yes.

Mr. Judd: It is a concern here as it is, I think, in most advanced industrialized economies. Periodically, there are instances of individuals being apprehended with intellectual property that they should not otherwise have in their possession. It remains a concern here in Canada as well. We work with the private sector to try to apprise them of some of the risks they face on that sort of thing. We do have the odd investigation related to that kind of activity as well.

Senator Atkins: It is certainly out there, is it not?

Mr. Judd: Yes.

Senator Atkins: We heard this morning from CBSA about border security. How much of a concern do you have about the influx of weapons, drugs and those sorts of things that are coming

d'avoir des inquiétudes en matière de terrorisme au Canada. La 15^e a dit que, si nous en avons, les Américains s'en occuperaient pour nous. Comment réagissez-vous à ça? Avez-vous le sentiment que la population estime généralement que tout va bien et qu'elle ne comprend pas vraiment, en fait, les menaces ou les dangers qui existent? Ou croyez-vous que les Canadiens comprennent parfaitement bien les dangers auxquels ils sont exposés?

M. Judd : D'un point de vue général, je ne suis pas sûr que le Canadien moyen comprenne bien cette problématique. Évidemment, les gens s'inquiètent un peu plus à la suite de ce qui s'est passé à Toronto au début du mois. Relativement parlant, notre situation est meilleure que celle de beaucoup d'autres pays en ce qui concerne la sécurité nationale. Je soupçonne que la plupart des Canadiens considèrent que le SCRS, la GRC, la police et bon nombre d'autres organismes sont payés pour assurer leur sécurité.

L'évaluation du risque relatif est toujours difficile. Comme vous le savez, c'est très fluctuant mais je peux vous dire que je dors toujours aussi bien.

Le président : Les Canadiens devraient-ils être inquiets ou peuvent-ils aller se coucher tous les soirs en se disant que tout va bien?

M. Judd : Je pense que les Canadiens devraient être conscients des problèmes qui se posent dans l'environnement global. Je ne sais pas si je serais prêt à leur recommander de rester éveillés dans leur lit pour s'inquiéter de tout ça.

Le président : Ils devraient peut-être dire une petite prière, alors?

M. Judd : La prière quotidienne est généralement considérée comme une bonne chose.

Le sénateur Atkins : Je vais changer de sujet en parlant d'espionnage industriel. Y a-t-il plus de préoccupations à ce sujet en ce moment? Maîtrisons-nous la situation?

M. Judd : Vous parlez d'espionnage industriel par des étrangers?

Le sénateur Atkins : Oui.

M. Judd : C'est un souci au Canada comme dans la plupart des économies industrialisées, je crois. On entend régulièrement parler d'individus qui se font arrêter avec une propriété intellectuelle qu'ils n'auraient pas dû avoir en leur possession. Ça reste également une préoccupation au Canada. Nous collaborons avec le secteur privé pour essayer de le tenir au courant des risques qui peuvent se poser dans ce domaine. Nous effectuons également de temps en temps une enquête reliée à ce genre d'activité.

Le sénateur Atkins : Mais ça se pratique certainement encore, non?

M. Judd : Oui.

Le sénateur Atkins : Nous avons entendu ce matin des représentants de l'ASFC. Avez-vous des préoccupations quelconques au sujet de l'entrée au Canada d'armes, de drogues

through, based on the information we heard this morning? With regard to the proliferation of weapons, for instance, is that really increasing? Are the Americans right when they say that we are a zoo?

Mr. Judd: I do not know enough about that issue to give you a sensible answer. I missed Mr. Jolicoeur's testimony. I know there has been a longstanding issue in this country as to the origins of firearms in Canada, particularly weapons other than the usual automatic weapons, et cetera.

As to our success in dealing with their capture or identification at the border, I have no information at all on that.

Senator Atkins: This is not an area that you really concentrate on.

Mr. Judd: In some cases, we take an active interest but it tends to be focussed on specific individuals, if you will, in a particular investigation. Yes, there have been instances of our having concerns about that.

Senator Atkins: We found in our travels in the U.S. that there was a lot of disconnect between the different agencies. Are you satisfied that we have dealt with this in Canada and that all the different agencies which are responsible for the security and safety of the country are working together the way you would like them to work?

Mr. Judd: By and large, I think we are doing a pretty good job in Canada. My impression is that we are doing better than some other jurisdictions in the Western world on that front. I do not know whether we have achieved an ideal state, but we have certainly spent a lot of time in our organization trying to improve our operational working relationship with the RCMP and other police services, with the Canada Border Services Agency, Foreign Affairs Canada, the Canadian Forces, the Department of National Defence and so on. We have a good relationship with the people in those organizations, by and large, better than some other countries I have seen.

Senator Moore: Of the 2400 personnel at the establishment, what percentage would be involved in administration?

Mr. Judd: It is probably less than 10 per cent.

Senator Moore: Does the overseas complement include the United States?

Mr. Judd: Do you mean how many people?

Senator Moore: Yes, percentage-wise.

Mr. Judd: It is about 2.5 per cent.

Senator Moore: Does that include the United States?

Mr. Judd: Yes.

Senator Moore: Senator Campbell was asking about immigrants and screening. You mentioned that you were asked to check about 10 per cent of the total annual intake. What is involved with such a screening and who would ask you? Depending on what you find as a result of your investigation,

et d'autres choses de ce genre? A-t-on constaté par exemple une prolifération d'armes entrant illégalement? Les Américains ont-ils raison de dire que notre frontière est une passoire?

M. Judd : Je n'en sais pas assez à ce sujet pour vous donner une réponse intelligente. Je n'ai pas suivi le témoignage de M. Jolicoeur. Je sais qu'il y a depuis longtemps un débat au Canada sur l'origine des armes à feu, notamment des armes autres que les armes automatiques usuelles, entre autres choses.

En ce qui concerne le succès que nous avons pour arrêter ou identifier les responsables à la frontière, je n'ai pas d'informations là-dessus.

Le sénateur Atkins : Ce n'est pas une question sur laquelle vous concentrez.

M. Judd : Dans certains cas, nous nous y intéressons activement mais nous avons tendance à nous concentrer sur des individus particuliers, si vous voulez, quand nous menons une enquête. Certes, il est arrivé que nous nous intéressions à cette question aussi.

Le sénateur Atkins : Durant nos voyages aux États-Unis, nous avons constaté qu'il y a un sérieux manque de liaison entre les différentes agences. Pensez-vous avoir résolu ce genre de problème au Canada, c'est-à-dire que toutes les différentes agences qui s'occupent de sécurité collaborent comme vous voudriez qu'elles le fassent?

M. Judd : Dans l'ensemble, je pense que ça marche assez bien. Mon impression est que nous faisons mieux à cet égard qu'un certain nombre d'autres pays occidentaux. Je ne sais pas si nous avons atteint l'idéal mais je sais que nous consacrons beaucoup de temps dans notre organisation à essayer d'améliorer nos relations de travail avec la GRC et les autres services de police, l'Agence des services frontaliers du Canada, Affaires étrangères Canada, les Forces canadiennes, le ministère de la Défense nationale, etc. Nous avons une bonne relation de travail avec les membres de ces organisations, dans l'ensemble, et meilleure à mon avis que ce que j'ai pu voir dans d'autres pays.

Le sénateur Moore : Sur les 2 400 membres de votre effectif, quel pourcentage s'occupe d'administration?

M. Judd : Probablement moins de 10 p. 100

Le sénateur Moore : L'effectif d'outre-mer comprend-il l'effectif aux États-Unis?

M. Judd : Vous demandez combien de personnes il comprend?

Le sénateur Moore : Oui, en pourcentage.

M. Judd : Environ 2,5 p. 100.

Le sénateur Moore : Ça comprend les États-Unis?

M. Judd : Oui.

Le sénateur Moore : Le sénateur Campbell parlait tout à l'heure du filtrage des immigrants. Vous avez dit qu'on vous demande de filtrer environ 10 p. 100 du nombre annuel total. Qu'est-ce que ça implique? Qui formule la demande? Selon les résultats de vos investigations, qui a le pouvoir ultime de décider

who has the final decision as to whether the person should be recommended or should be denied? Is it just CBSA or Foreign Affairs Canada or Citizenship and Immigration Canada (CIC) that would ask you to do it? Does any other department or agency within government ask CSIS to do an investigation of an immigrant applicant?

Mr. Judd: No, it would be Citizenship and Immigration Canada or CBSA. We would do the screening which is, as I say, about 10 per cent annually.

The length of time and the degree of complexity of the screening process would vary by individuals, country and circumstances.

I will double-check the figures and communicate back to the chair formally, but I think we probably do several hundred negative briefs annually out of those numbers. The decision is ultimately not ours. It is the decision of the immigration minister.

Senator Moore: Is Citizenship and Immigration Canada the lead department in these situations?

Mr. Judd: Yes.

Senator Moore: What is involved when you do a screening of an immigrant applicant?

Mr. Judd: We would try to conduct background trace checks on the individual through local law enforcement or security agencies.

Senator Moore: Would that be of the country of origin?

Mr. Judd: Yes, it would. If we got particularly excited about someone, we might check the individual out with other agencies outside that country to see whether there was a history there, particularly if you are dealing with someone who is rather migratory in his or her life.

Senator Moore: I would like to confirm that it is Citizenship and Immigration Canada in the final analysis. That department will take whatever evidence your people provide but it is their call. CIC does not necessarily have to take your recommendation and follow it?

Mr. Judd: That is correct.

The Chairman: Yes. When you provide a negative report, are you advised in each case if your recommendation is not accepted?

Mr. Judd: That is a good question. I do not have the answer. I will get it for you.

The Chairman: It would seem to us that if your recommendation is not accepted, you suddenly have another person of interest in the country.

Mr. Judd: I want to be absolutely sure about my answer, so I will check with my folks and communicate back to you later today.

Senator Banks: My question is about persons of interest. Refugee claimants in this country are often released into the population before a determination is made about the success of their application, unlike other countries who detain them until a

que la personne peut rester ou non? Est-ce uniquement l'ASFC ou le ministère des Affaires étrangères ou Citoyenneté et Immigration Canada qui vous demande de mener ce genre d'enquête? Y a-t-il d'autres ministères ou organismes du gouvernement qui peuvent vous demander de faire enquête sur une demande d'immigration?

M. Judd : Non, c'est seulement Citoyenneté et Immigration Canada ou l'ASFC. Comme je l'ai dit, nous faisons cela pour environ 10 p. 100 du total chaque année.

Le temps que cela prend et le degré de complexité du filtrage varient dans chaque cas selon les individus concernés, le pays d'origine et le contexte.

Je pourrais vérifier les chiffres et adresser une réponse officielle au président mais je crois que nous formulons plusieurs centaines de recommandations négatives chaque année à partir de ça. Ce n'est pas nous qui prenons la décision finale, c'est le ministre de l'Immigration.

Le sénateur Moore : Est-ce que Citoyenneté et Immigration Canada est le chef de file dans ces situations?

M. Judd : Oui.

Le sénateur Moore : Que faites-vous quand on vous demande de filtrer une demande d'immigration?

M. Judd : Nous essayons de nous informer sur les antécédents de la personne en nous adressant aux services de police locaux et aux agences de sécurité.

Le sénateur Moore : Du pays d'origine, alors?

M. Judd : Oui. Si un cas est particulièrement préoccupant, nous pourrions entreprendre une vérification auprès d'autres agences, de pays différents, pour voir si elles ont des informations utiles, notamment s'il s'agit de quelqu'un qui a eu la bougeotte dans sa vie.

Le sénateur Moore : Je voudrais confirmer que c'est bien Citoyenneté et Immigration Canada en dernière analyse. Ce ministère va donc prendre toutes les informations que vous avez recueillies mais c'est lui qui va décider. Il n'est pas obligé de suivre votre recommandation?

M. Judd : C'est ça.

Le président : Oui. Si votre rapport est négatif, vous informez-on quand on n'accepte pas votre recommandation?

M. Judd : C'est une bonne question. Je n'ai pas la réponse. Je l'obtiendrai.

Le président : Il me semble que, si votre recommandation n'est pas acceptée, vous allez vous retrouver avec une nouvelle personne présentant un intérêt au pays même.

M. Judd : Je veux être sûr de vous donner la bonne réponse et je vais donc vérifier et reprendre contact avec vous plus tard.

Le sénateur Banks : Ma question concerne les personnes présentant un intérêt. Les demandeurs du statut de réfugié au Canada sont souvent relâchés dans la population avant qu'une décision soit prise, contrairement à d'autres pays qui les gardent

decision is made. Is it the responsibility of your agency or CBSA to try to keep tabs on those claimants for refugee status? I am assuming that, in some cases, if there has been some kind of flagging, it might be yours. Are you involved in that?

Mr. Judd: The broader responsibility would be that of CBSA. Again, depending on the circumstances of an individual case, we might take an active interest in the individual as well and supplement whatever CBSA was doing in the monitoring of the individual.

Senator Banks: We would have to ask CBSA, but I think it has limited resources in terms of following those folks and keeping track of them. Would it be the case that CBSA would notify you if it had lost track of someone of particular interest who had fallen through the system? Would CBSA tell CSIS that that person of interest is somewhere in Canada? Would you assist them in tracking down that person?

Mr. Judd: I believe that is the case, yes.

The Chairman: Recently there were reports that officials working for you had been in contact with the families of some of the people arrested in Toronto earlier this month. An effort was made to persuade them to assist you or cooperate with CSIS. How is the trade-off done between seeking out that sort of support and assistance and tipping off individuals who may be problematic? How does the organization make judgments of that nature?

Mr. Judd: It is done pretty much on a case-by-case basis. If someone could be convinced to put his or her energies into some other endeavour — be it academic, professional, sports or anything other than being a risk to national security — we would be happy if those individuals chose that route. However, the assessment, monitoring and investigation done by our folks are on a case-by-case basis.

Often, people will be interviewed by our personnel in an investigation directly and will have some awareness that they were of interest to us to begin with.

The Chairman: If they clearly have an interest, is it then a question of persuasion as opposed to disrupting or blocking?

Mr. Judd: Where our staff makes a judgment that some individual might be deterred from proceeding further down the path and redirecting his or her energies into something more productive, they would be prepared to take a shot at that, including getting the family involved as a kind of pressure mechanism on the individual to change their ways.

Senator Moore: If there were 200 or so negative reports in a year, how many actual investigations would you do?

Mr. Judd: Let us say ballpark that there are 250,000 people coming into the country then we would do 10 per cent, which would be 25,000. It would be less than 1 per cent.

The Chairman: How many field investigations would you do for people being hired for sensitive jobs within the government?

en détention jusqu'à la décision. Est-ce le SCRS ou l'ASFC qui a la responsabilité de les surveiller durant cette période? Je suppose que oui si on vous a signalé qu'elles risquent de poser un problème?

M. Judd : La responsabilité générale appartient à l'ASFC. Selon les circonstances individuelles, nous pouvons nous intéresser de près à une personne donnée afin de compléter le travail de l'ASFC.

Le sénateur Banks : Nous devrions interroger l'ASFC mais je pense que ses ressources sont limitées en ce qui concerne la surveillance des individus. Si elle estime qu'une personne doit faire l'objet d'une surveillance, parce qu'elle en a perdu la trace, est-ce à vous qu'elle va s'adresser? Est-ce que l'ASFC dira au SCRS qu'une personne présentant un intérêt se trouve quelque part au Canada? Allez-vous l'aider à la retrouver?

M. Judd : Je crois que oui.

Le président : Il y a eu récemment des rapports indiquant que des gens travaillant pour vous avaient pris contact avec les amis de certaines des personnes arrêtées à Toronto au début du mois. On aurait tenté de les convaincre de vous aider ou de coopérer avec le SCRS. Comment prenez-vous la décision dans un cas semblable où vous essayez d'obtenir l'appui de certaines personnes mais où vous devez aussi éviter de ne rien révéler de compromettant? Comment le SCRS prend-il ce genre de décision?

M. Judd : La décision est prise au cas par cas. Si quelqu'un peut être convaincu de consacrer son énergie à autre chose — qu'il s'agisse d'études universitaires, d'une activité professionnelle, d'une activité sportive ou de quoi que ce soit d'autre qui ne pose aucun risque pour la sécurité nationale — nous en serons très heureux. Toutefois, l'évaluation, la surveillance et l'investigation sont faites par nos employés au cas par cas.

Bien souvent, des gens seront interrogés par notre personnel directement dans le cadre d'une enquête et ils sauront qu'ils présentent un intérêt pour nous.

Le président : S'ils présentent clairement un intérêt, est-ce alors une question de persuasion plutôt que de perturbation ou de blocage?

M. Judd : Si notre personnel juge qu'un individu peut être dissuadé de continuer dans une voie donnée et de réorienter son énergie vers quelque chose de plus productif, nous serons prêts à tenter notre chance, y compris en essayant d'obtenir que la famille exerce des pressions sur lui pour qu'il change de voie.

Le sénateur Moore : S'il y avait 200 rapports négatifs par an, environ, combien d'enquêtes réelles feriez-vous?

M. Judd : Disons qu'il y a globalement 250 000 personnes qui viennent au pays, ça ferait 10 p. 100 soit 25 000. Ce serait moins de 1 p. 100.

Le président : Combien d'enquêtes de terrain feriez-vous au sujet de personnes recrutées pour occuper des emplois sensibles au gouvernement?

Mr. Judd: In total — and I am going on memory now — for the last fiscal year we were approaching half a million clearances — immigration, refugee and employment in the federal government where a security clearance is required. We also do clearances for those kinds of individuals in the province of Alberta, the province of New Brunswick, the nuclear industry and some other so-called “sensitive” sectors, for example, truckers who have fast access over the border.

Senator Moore: The provincial government would contact your agency and ask you to provide that service for them for security-sensitive positions?

Mr. Judd: That is correct. Two of them do that now.

The Chairman: When I refer to a “full field” investigation, what sort of resources does that involve?

Mr. Judd: All of our offices in Canada have full-time screening investigators who do nothing but screening. Some of the work tends to be cyclical. We do screening for the military. If the military is moving into a major overseas operation and all of a sudden we have 5,000 to get done, we will bring people back on contract if need be to help expedite the clearance process. Our population of screeners varies over the course of a year in response to the screening level at that time of the year.

The Chairman: What is the lag time between request and product?

Mr. Judd: It varies. I can get more precise data and communicate that back to you. It depends on the category of screening but we have standards to meet in terms of how fast we do the turnarounds. I think we have data on that which we can provide to you.

The Chairman: You are talking about 500,000 screenings and you have a staff of 2,400.

Mr. Judd: We also have contractors, when required. We might add another 200 over the course of a year as part-time contract staff.

The Chairman: Shifting the questioning briefly, where is the line or what are the bounds when you are involved in a blocking or disruption solution with individuals who are problematic? Where do you find yourself getting close to the edges of what the law permits?

Mr. Judd: I think we do operate within the law on everything that we do. We have at least two agencies as part of our legislation that spend most of their time reassuring Canadians that we do operate within the law, in addition to our own justice department legal team in CSIS which helps us deal with legal issues, warrants and so on.

The determination on that kind of intervention, in terms of trying to deter someone going further down the path, would depend in part on how far we thought they were along; in part on how interconnected they were; and in part on what our overall sense of comfort was about understanding their connections, domestically or internationally. A package of factors would go into that.

M. Judd : En tout, et je parle ici de mémoire, il y a eu à peu près un demi-million de cotes de sécurité qui ont été accordées pendant le dernier exercice budgétaire — concernant des cas d’immigration, de statut de réfugié et de postes gouvernementaux exigeant une telle cote. Nous faisons ce genre de travail au sujet de ce type de personnes pour l’Alberta, le Nouveau-Brunswick, l’industrie nucléaire et quelques autres secteurs dits « sensibles », par exemples les camionneurs pouvant franchir rapidement la frontière.

Le sénateur Moore : C’est donc le gouvernement provincial qui prend contact avec votre agence pour vous demander ce service, pour les postes sensibles?

M. Judd : Oui, il y en a qui le font.

Le président : Quand je parle d’une enquête complète, ça exige quel type de ressources?

M. Judd : Tous nos bureaux du Canada ont des enquêteurs à temps plein qui font uniquement du contrôle pour des cotes de sécurité. Une partie du travail a tendance à être cyclique. Nous faisons des contrôles pour l’armée. Si elle s’en va dans une grande opération outre-mer, nous allons devoir d’un seul coup faire 5 000 contrôles et nous allons donc rappeler des gens à contrat pour accélérer le processus. Le nombre de gens faisant ce travail peut varier au cours de l’année selon les besoins.

Le président : Quel est le délai entre la demande et la réponse?

M. Judd : Ça varie. Je pourrais obtenir des données plus précises et vous les communiquer par écrit. Ça dépend du type de vérification qu’il faut faire mais nous avons certaines normes en ce qui concerne les délais. Je crois que nous pourrions vous donner des informations là-dessus.

Le président : Vous parlez d’environ 500 000 vérifications par an et vous avez un personnel de 2 400 personnes.

M. Judd : Nous avons aussi des entrepreneurs indépendants si besoin est. Nous pourrions ajouter 200 personnes en faisant appel à des personnes à temps partiel.

Le président : Changeons brièvement de sujet. Où est la limite quand vous devez entreprendre une solution de blocage ou de perturbation d’individus qui posent problème? Vous arrive-t-il de vous trouver à la limite de ce qui est permis par la loi?

M. Judd : Je pense que nous respectons toujours la loi. Il y a au moins deux agences dans notre loi organique qui passent la majeure partie de leur temps à rassurer les Canadiens que nous agissons dans les limites de la loi, en plus de notre propre service juridique qui nous aide avec les questions de droit, de mandats, etc.

Pour ce genre d’intervention, c’est-à-dire essayer de dissuader quelqu’un de s’engager dans une voie répréhensible, la décision dépendra en partie de l’étape où il en est, en partie des relations qu’il a établies, et en partie de notre compréhension globale de ses relations au Canada ou internationalement. Il y a donc un ensemble de facteurs dont nous tenons compte.

Senator Banks: You said that, among the security checks you do, you include members of the Armed Forces who are going overseas. What are the circumstances in which that would happen?

Mr. Judd: We respond to the military. The military have certain standards that they deem necessary for their personnel who are in operational environments.

Senator Banks: For example, would personnel going to Afghanistan be subject to a security check before they leave the country?

Mr. Judd: Probably, but we are just responders to the Canadian Forces.

The Chairman: Your predecessor, Ward Alcock, said that it was not a question of if Canada will be faced with a terrorist attack but a question of when. Do you subscribe to that? Do you believe that statement is still accurate?

Mr. Judd: If you look at what has been happening in the world over the past five or six years, the level of terrorist activity globally is on a constant increase. We have seen in a number of Western jurisdictions now, starting with the United States and 9/11, Madrid, Spain, London, the Netherlands and other Western European countries, plots and conspiracies that were actually realized, and in a number of jurisdictions plots and conspiracies that were apprehended before they could be realized. I do not know that some of the underlying causes that are promoting terrorism in the world today will be disappearing in the near term. I would like to be more optimistic than my predecessor and say that it is certainly possible, but if it all works out the way we hope it works out, we would be successful in averting any such kind of incident in this country.

However, as you know, over the course of the last 25 years, we have had some tragic circumstances in this country starting with the Air India bombing and activities by Armenian terrorists directed at Turkish diplomats and diplomatic missions here, and so on. We are by no stretch of the imagination immune or isolated from the world around us. It is still a possibility. We are still one of the six countries listed by al Qaeda as a preferred target and we are in the interesting situation of living next to the number one target of terrorists in the world today.

The Chairman: Thank you, Mr. Judd, on behalf of the committee. We appreciate your appearing before us today and look forward to receiving the additional information you have undertaken to provide. Today has been very instructive for the committee. We are grateful to you for your assistance.

The committee continued in camera.

The committee resumed in public.

Our next witnesses are from the Department of Public Safety and Emergency Preparedness Canada. Mr. William J.S. Elliott, Associate Deputy Minister, is relatively new to his position, having taken on his role in May of 2006. Previous to that, he served as National Security Advisor to the Prime Minister in the Privy Council Office. Mr. Elliott's last appearance before the

Le sénateur Banks : Vous avez dit que vous vous occupez des contrôles de sécurité des soldats qui partent outre-mer. Dans quelles circonstances cela arrive-t-il?

M. Judd : Quand l'armée nous le demande. L'armée a certaines normes qu'elle juge indispensables pour envoyer son personnel dans un contexte opérationnel.

Le sénateur Banks : Par exemple, les soldats partant en Afghanistan font-ils l'objet d'un contrôle de sécurité préalable?

M. Judd : Probablement mais nous ne faisons que répondre aux demandes de l'armée.

Le président : Votre prédécesseur, Ward Alcock, disait que le problème n'était pas de savoir si le Canada ferait face à une attaque terroriste mais seulement quand. Êtes-vous du même avis? Pensez-vous que cette affirmation est toujours valable?

M. Judd : Regardez ce qui se passe dans le monde depuis cinq ou six ans : le niveau de terrorisme à l'échelle mondiale augmente continuellement. Nous l'avons vu dans un certain nombre de pays occidentaux, en commençant par les États-Unis le 11 septembre, puis à Madrid, à Londres, aux Pays-Bas et ailleurs, avec des complots et des conspirations qui ont réellement abouti et, dans d'autres cas, qui ont pu être détectés avant d'aboutir. Je ne sais pas que les causes fondamentales qui contribuent au terrorisme soient sur le point de disparaître. J'aimerais être plus optimiste que mon prédécesseur et vous dire que c'est certainement possible mais, si tout marche comme nous l'espérons, nous aurons réussi à éviter ce genre d'incident dans notre pays.

Toutefois, comme vous le savez, il y a des actes tragiques qui ont été commis au cours des 25 dernières années, en commençant par l'attentat à la bombe contre Air India et les activités de terroristes arméniens contre des diplomates turcs et des missions diplomatiques au Canada, entre autres. Il serait absurde de croire que nous sommes immunisés contre ce genre d'événement. C'est toujours possible. Nous sommes l'un des six pays mentionnés par al Qaeda comme étant l'une de ses cibles préférées, et nous sommes dans la situation intéressante d'être le pays voisin de la cible numéro 1 des terroristes du monde entier.

Le président : Merci, monsieur Judd, au nom du comité. Nous vous sommes reconnaissants d'être venu témoigner aujourd'hui et nous lirons avec intérêt les informations supplémentaires que vous vous êtes engagé à nous envoyer. La séance d'aujourd'hui a été très instructive. Nous vous remercions de votre aide.

La séance continue à huis clos.

La séance reprend en public.

Nos prochains témoins sont des représentants de Sécurité publique et Protection civile Canada. Il s'agit de M. William J.S. Elliott, sous-ministre délégué. Il est relativement nouveau dans ce poste puisqu'il ne l'occupe que depuis mai 2006. Avant cela, il était conseiller national pour la sécurité auprès du premier ministre, au Bureau du Conseil privé. Sa dernière comparution

committee was in December 2002, in his capacity as Assistant Deputy Minister, Safety and Security Group, Transport Canada. The focus of our discussions at that time was airport security. We welcome him back before the committee today and look forward to his testimony.

Accompanying Mr. Elliott from the Policing, Law Enforcement and Interoperability Branch are Diane MacLaren, Assistant Deputy Minister, and Patricia Hassard, Senior Assistant Deputy Minister.

Mr. Elliott, please proceed with your opening statement.

[Translation]

William J.S. Elliott, Q.C., associate deputy minister, Public Safety and Emergency Preparedness Canada: Mr. Chairman, Senators, I am pleased to appear before you today.

[English]

I only recently joined the Department of Public Safety and Emergency Preparedness Canada as Associate Deputy Minister. However, during my time at the Privy Council Office, I had ongoing dealings with some parts of the department and of the public safety portfolio, so, therefore, I might be in a better informed position than my six weeks on the job might otherwise suggest.

My colleagues, Patricia Hassard and Diane MacLaren, and I will do our best to provide you with information that we hope will contribute to the committee's important work.

Public Safety and Emergency Preparedness Canada, or PSEPC, together with the agencies that make up the public safety portfolio, has a total annual operating budget of about \$6 billion and employs more than 55,000 people across Canada. The portfolio includes the Royal Canadian Mounted Police, the Canadian Security Intelligence Service, the Canada Border Services Agency, Correctional Services Canada and the National Parole Board. Each of these organizations has a specific mandate. I understand that the committee has already heard today from my colleagues Alain Jolicoeur and Jim Judd at CBSA.

PSEPC's mandate is to provide leadership and coordination within this complex public safety portfolio and to work with the provinces and territories, with foreign governments and international organizations and with key stakeholders in the private sector to advance public safety for the benefit of all Canadians. In today's threat environment, it is critical that security organizations share information and work in a coordinated and integrated manner. The job of the department is to help facilitate that mandate by building and implementing national policies for emergency management and national security and by working with our allies including — and very important — the United States. We must carry out our important responsibilities in a way that fully reflects and supports key Canadian values of democracy, human rights, respect for the rule

devant le comité remonte à décembre 2002, alors qu'il était sous-ministre adjoint, Sécurité et sûreté, Transports Canada. À l'époque, nous avons parlé de sécurité des aéroports. Nous lui souhaitons à nouveau la bienvenue aujourd'hui et l'écouterons avec beaucoup d'attention.

M. Elliott est accompagné de Diane MacLaren, Direction générale de la police, de l'application de la loi et de l'interopérabilité, et de Patricia Hassard, sous-ministre adjointe principale.

Monsieur Elliott, vous avez la parole.

[Français]

William J.S. Elliott, c.r., sous-ministre délégué, ministère de la Sécurité publique et Protection civile Canada : Monsieur le président, Messieurs et Madame les sénateurs, il me fait plaisir de comparaître devant vous aujourd'hui.

[Traduction]

Je ne suis que depuis peu sous-ministre délégué du ministère de la Sécurité publique et de la protection civile. Toutefois, quand j'étais au Bureau du Conseil privé, j'étais continuellement en contact avec certaines parties du ministère et je m'occupais du portefeuille de la sécurité publique, ce qui signifie que je connais sans doute mieux ce dossier que ne l'indiquent mes six semaines dans mon poste actuel.

Mes collègues, Patricia Hassard et Diane MacLaren, et moi-même ferons tout notre possible pour vous donner les informations dont vous avez besoin pour poursuivre votre travail important.

Sécurité publique et Protection civile Canada, ou SPPCC, et les agences composant le portefeuille de la sécurité publique sont dotées d'un budget d'exploitation annuel de 6 milliards de dollars environ et emploient plus de 55 000 personnes dans tout le pays. Le portefeuille comprend la Gendarmerie royale du Canada, le Service canadien du renseignement de sécurité, l'Agence des services frontaliers du Canada, le Service correctionnel du Canada et la Commission nationale des libérations conditionnelles. Chacune de ces organisations a un mandat particulier. Je crois comprendre que le comité a déjà entendu aujourd'hui mes collègues Alain Jolicoeur et Jim Judd de l'ASFC.

Le mandat de SPPCC est de faire preuve de leadership dans le dossier complexe de la sécurité publique, de coordonner l'action des diverses entités et de collaborer avec les provinces et territoires, avec les gouvernements étrangers, avec les organisations internationales et avec les principales parties prenantes du secteur privé pour contribuer à la sécurité publique dans l'intérêt de tous les Canadiens. Dans l'environnement actuel, il est crucial que les organismes chargés de la sécurité partagent des renseignements et travaillent de manière coordonnée et intégrée. Le rôle du ministère est de contribuer à cet effort en formulant et en appliquant des politiques nationales sur la gestion des crises et la sécurité nationale, et en travaillant avec nos alliés, notamment — et c'est très important — les États-Unis. Nous devons nous acquitter de

of law and pluralism.

Public Safety and Emergency Preparedness Canada is not a first responder. That responsibility lies with law enforcement agencies and other emergency response workers, the majority of whom are not federal public servants. It is essential that we work together to prepare to respond to threats and emergencies, whether they originate from terrorists, natural disasters or pandemics. A prime example of our efforts in support of first responders across Canada is our chemical, biological, radiological and nuclear training courses that are offered at the Canadian Emergency Management College in Ottawa. The college is operated by our department.

I would like to touch on a number of recent developments, including some recent machinery of government changes, that impact the public safety portfolio.

[Translation]

First, on June 1, 2006, the Privy Council Office made Public Safety and Emergency Preparedness Canada responsible for the working group dealing with border services.

Then, last month, government announced that the Canada Firearms Center would now come under the Royal Canadian Mounted Police.

[English]

The government made a number of commitments relating to public safety in the Speech from the Throne in April of 2006. Helping to protect Canadians and to build safer communities has been identified as one of five main priorities of the new government. Budget 2006 provided for significant additional resources to fight crime, improve border security and strengthen Canada's emergency management capacity. These investments include \$161 million over two years for the RCMP to begin recruiting more officers and for federal prosecutors to focus on such law enforcement priorities as drugs, corruption and border security. Federal agencies that combat money laundering and terrorist financing will receive \$64 million.

As senators have no doubt heard from the Canada Border Services Agency, the government will invest \$101 million over the next two years to begin arming border officers and to eliminate work-alone posts; \$303 million over two years for low-risk trade and travellers within North America while helping to protect Canadians from security threats; and \$19 million per year to PSEPC to enhance our capacity to deal with catastrophes and emergencies. These and other investments will enable the department and portfolio agencies to build on some of the gains

nos responsabilités importantes de manière à refléter et à appuyer pleinement les valeurs fondamentales du Canada que sont la démocratie, les droits humains, la règle de droit et le pluralisme.

Sécurité publique et Protection civile Canada n'est pas le premier organisme de réponse aux crises. Cette responsabilité appartient aux organismes d'application des lois et aux autres organismes de réaction aux crises, dont la plupart ne font pas partie de la fonction publique fédérale. Il est essentiel que tout le monde collabore pour que le Canada soit prêt à réagir aux menaces et aux crises, qu'elles émanent de terroristes, de catastrophes naturelles ou de pandémies. Un exemple remarquable de nos efforts à l'appui des premiers organismes d'intervention au Canada nous est donné par les cours sur la préparation aux crises chimiques, biologiques, radiologiques et nucléaires qui sont dispensés au Collège canadien de gestion des urgences, à Ottawa, exploité par notre ministère.

Je voudrais dire quelques mots de certains développements récents, notamment de certains changements apportés à l'appareil gouvernemental et de leur incidence sur le portefeuille de la sécurité publique.

[Français]

D'abord, le 1^{er} juin 2006, le Bureau du Conseil privé a confié à Sécurité publique et Protection civile Canada la responsabilité du groupe de travail touchant les services frontaliers.

Ensuite, le mois dernier, le gouvernement a annoncé que le Centre des armes à feu Canada relèverait dorénavant de la Gendarmerie royale du Canada.

[Traduction]

Dans le discours du Trône d'avril 2006, le gouvernement a pris un certain nombre d'engagements sur la sécurité publique. Il a déclaré qu'aider à protéger les Canadiens et à construire des communautés sûres est l'une de ses cinq priorités. Dans le budget de 2006, des ressources supplémentaires importantes ont été prévues pour lutter contre la criminalité, améliorer la sécurité aux frontières et rehausser la capacité de gestion des crises. Ces investissements comprennent 161 millions de dollars sur deux ans pour permettre à la GRC de commencer à recruter des agents et permettre aux procureurs fédéraux de se concentrer sur des priorités telles que les drogues, la corruption et la sécurité frontalière. Les agences fédérales luttant contre le blanchiment d'argent et le financement du terrorisme recevront 64 millions de dollars.

Comme vous l'a certainement dit l'Agence des services frontaliers du Canada, le gouvernement investira 101 millions de dollars au cours des deux prochaines années pour commencer à armer les agents aux frontières et à éliminer les postes où des agents doivent travailler seuls; 303 millions de dollars sur deux ans pour faciliter la circulation des marchandises et des voyageurs à faible risque en Amérique du Nord tout en aidant à protéger les Canadiens contre les menaces à la sécurité; et 19 millions de dollars par an à SPPCC pour rehausser notre aptitude à faire face

that have been achieved on the national security and emergency management fronts. We are continuing to address the issues of concern to this committee and to Canadians.

PSEPC has responsibility within the federal government for exercising national leadership and emergency management. The department is doing this, in part, by supporting the work of federal, provincial and territorial ministers responsible for emergency management. Public Safety and Emergency Preparedness Canada led the establishment of a forum that brought ministers together for the first time in more than ten years in January of 2005. At that time, ministers established an eight-point action plan. Deputy ministers responsible for emergency management met in Ottawa about three weeks ago to receive a status report and to discuss the next steps in implementing that plan. Ministers are scheduled to meet again in September of 2006 to continue this work.

[Translation]

Your committee has probably followed the efforts made to reform the legislative framework relating to the management of emergencies in Canada.

[English]

Bill C-12, the proposed emergency management act, received first reading in the House of Commons on May 8. Its aim is to provide the Government of Canada with a strong legislative platform to meet the challenges of emergency management in the 21st century. The proposed legislation reflects the elements of modern emergency management: prevention and mitigation, preparedness, response and recovery, and critical infrastructure protection. A key goal of the bill is to strengthen coordination for emergencies. For example, the bill recognizes the minister's leadership role in improving the coordination of response plans between PSEPC and our federal partners, the provinces and territories and the private sector. The bill would promote standards and information sharing and would protect sensitive information provided in confidence to the Government of Canada.

As I mentioned, PSEPC is not a first responder organization. Canada's emergency management framework places primary responsibility for emergency management and response with the provinces and territories which, in turn, place primary responsibility with municipalities. The federal government works with and through provincial and territorial governments to support local efforts during an emergency.

The Government Operations Centre, established in 2004, plays a key role. The centre is housed within our department and provides 24/7 coordination on behalf of the government to emerging or occurring events affecting the national interest. It facilitates the coordination of response and communications among federal departments and agencies, with provincial and territorial governments as well as with non-governmental organizations and with industry. To enhance federal, provincial

aux catastrophes et aux crises. Ces investissements et d'autres permettront aux ministères et aux agences du portefeuille de développer leur action à partir des gains déjà réalisés sur le front de la sécurité nationale et de la gestion des crises. Nous continuons à agir au sujet des questions qui préoccupent le comité et les Canadiens.

SPPCC est l'organisme fédéral chargé de faire preuve de leadership national dans la gestion des crises. Le ministère s'acquitte de cette fonction notamment en appuyant le travail des ministres fédéraux, provinciaux et territoriaux chargés de la gestion des crises. Sécurité publique et Protection civile Canada a coordonné l'organisation d'une tribune en janvier 2005 réunissant les ministres pour la première fois en plus de 10 ans. À ce moment-là, les ministres ont dressé un plan d'action en huit points. Les sous-ministres chargés de la gestion des crises se sont réunis à Ottawa il y a trois semaines pour obtenir un rapport d'étape et discuter des étapes suivantes. Les ministres doivent se réunir à nouveau en septembre 2006 pour continuer ce travail.

[Français]

Le comité a sans doute surveillé les efforts déployés afin de réformer le cadre législatif régissant la gestion des urgences au Canada.

[Traduction]

Le projet de loi C-12, Loi concernant la gestion des urgences, a été adopté en première lecture le 8 mai. Il est destiné à fournir au gouvernement un solide cadre législatif pour relever les défis de la gestion des crises au XXI^e siècle. Ses dispositions reflètent les éléments d'une gestion moderne des crises : prévention et atténuation, préparation, réponse et rétablissement, et protection des infrastructures critiques. L'un des objectifs fondamentaux du projet de loi est de renforcer la coordination en cas de crise. Par exemple, on y entérine le rôle de leader du ministre pour améliorer la coordination des plans d'intervention entre SPPCC et nos partenaires fédéraux, les provinces, les territoires et le secteur privé. Le projet de loi favorisera aussi l'adoption de normes et le partage d'informations, ainsi que la protection des informations sensibles remises en confiance au gouvernement du Canada.

Comme je l'ai dit, SPPCC n'est pas un organisme de première réaction. Dans la structure de gestion des crises du Canada, la responsabilité principale appartient aux provinces et territoires qui la délèguent à leur tour aux municipalités. Le gouvernement fédéral œuvre avec les gouvernements des provinces et des territoires pour appuyer les autorités locales en cas d'urgence.

Le Centre des opérations du gouvernement, créé en 2004, joue un rôle clé. Il fait partie de notre ministère et assure une coordination permanente au nom du gouvernement en cas d'événement touchant l'intérêt national. Il facilite la coordination des réactions et les communications entre les ministères et organismes fédéraux avec les gouvernements des provinces et territoires, avec les organisations non gouvernementales et avec le secteur privé. Afin de rehausser la

and territorial emergency response cooperation, the Department of Public Safety and Emergency Preparedness has been leading the development of the national emergency response system.

[Translation]

This approach aimed at government as a whole facilitates communication, cooperation and coordination between all stakeholders in order to ensure a quicker and more harmonized federal and provincial reaction to emergencies, whatever they may be.

[English]

Initial work focused on developing the federal component of the system. We are now working with our provincial and territorial colleagues to develop the federal-provincial-territorial interface and coordination mechanisms to support common emergency response processes. Our goal is to ensure that the federal system is harmonized with, and complementary to, the existing provincial systems.

The Department of Public Safety also participates in the Integrated Threat Assessment Centre — or ITAC — housed within CSIS since 2004. Staffed by members of Canada's security intelligence and law enforcement communities, ITAC assesses risk, identifies potential threats and, if an event occurs, contributes to the government's response. It develops and shares threat assessments with key partners in the intelligence community and with other government departments and, through the Government Operations Centre, with provincial and territorial partners who, in turn, share the information with first responders such as police and fire departments.

The United Kingdom's response to the London bombings in July 2005 illustrates the importance of exercising and establishing an effective emergency management system. I am pleased to report that the Department of Public Safety's National Exercise Program will now include an additional rail and urban transit exercise series that will partner with key jurisdictions and stakeholders to carry out complex inter-jurisdictional exercises including tabletop, command post and full-scale live exercises. These exercises are essential in preparing officials at all levels of government as well as infrastructure owners and operators, first responders and law enforcement for their roles in emergencies. Delivery of these exercises will be supported by a budget 2006 commitment of \$8 million.

In the meantime, two recent exercises, Exercise Maritime Response, or EXMR, in March and Ardent Sentry in May of this year, tested provincial and federal government response protocols, lines of communication and cooperation in responding to various terrorist scenarios, such as attacks using radiological dispersion devices, aircraft hijackings and threats to critical infrastructure. As well, Exercise March Forward, held in

coopération fédérale, provinciale et territoriale pendant la gestion des crises, le ministère de la Sécurité publique et de la Protection civile a été le chef de file de l'élaboration du système national de réaction aux crises.

[Français]

Cette approche visant l'ensemble du gouvernement facilite la communication, la coopération et la coordination des mesures pour toutes les parties concernées en vue d'assurer une intervention fédérale et nationale plus rapide et harmonisée, peu importe le type d'urgence.

[Traduction]

Le travail initial a porté sur l'élaboration du volet fédéral du système. Nous collaborons maintenant avec nos collègues provinciaux et territoriaux pour mettre au point l'interface fédérale-provinciale-territoriale et les mécanismes de coordination qui appuieront les processus communs de réaction aux urgences. Notre but est de veiller à ce que le système fédéral soit harmonisé avec les systèmes provinciaux existants et leur soit complémentaire.

Le ministère de la Sécurité publique participe aussi au Centre intégré d'évaluation des menaces (CIEM) qui fait partie du SCRS depuis 2004. Doté de membres des communautés canadiennes du renseignement de sécurité et de l'exécution des lois, le CIEM évalue le risque, identifie les menaces potentielles et, en cas d'événement, contribue à la réponse du gouvernement. Il formule et partage des évaluations des menaces avec ses partenaires clés du monde du renseignement et avec d'autres ministères fédéraux et, par le truchement du Centre des opérations de gouvernement, avec les partenaires provinciaux et territoriaux qui partagent à leur tour les informations avec les premiers intervenants tels que la police et les pompiers.

La réaction du Royaume-Uni aux attentats à la bombe de juillet 2005 à Londres illustre l'importance d'établir et d'entretenir un système efficace de gestion des crises. Je suis heureux de pouvoir dire que le Programme d'exercices nationaux, du ministère de la Sécurité publique, comprendra désormais une série d'exercices supplémentaires sur le transport par rail et les transports urbains dans le cadre d'un partenariat avec les instances et parties prenantes clés pour mettre en œuvre des exercices communs complexes comprenant des exercices théoriques, de poste de commandement et de simulation complète. Ces exercices sont essentiels pour préparer les agents de tous les paliers de gouvernement ainsi que les propriétaires et exploitants des infrastructures, les premiers intervenants et les agents d'exécution des lois au rôle qu'ils devront jouer en cas d'urgence. Ces exercices seront réalisés au moyen d'un engagement budgétaire de 8 millions de dollars pour 2006.

Entre-temps, deux exercices récents, Exercise Maritime Response, ou EXMR, en mars, et Ardent Sentry en mai de cette année ont permis de mettre à l'épreuve les protocoles de réaction des gouvernements provinciaux et fédéral, les lignes de communication et les mécanismes de coopération en répondant à divers scénarios d'attentat comme des attaques utilisant des appareils de dispersion radiologique, des détournements d'avions

Alberta in March 2006, has advocated the development of protocols and cooperative arrangements for the development of heavy urban search and rescue teams to rescue victims from major structural collapse or other entrapments.

[Translation]

The Public Safety Department also plays a leadership and reinforcement role.

[English]

For example, we combat cross-border crime through Integrated Border Enforcement Teams — or IBETs — made up of RCMP, the Canada Border Services Agency and local police, working with American agencies and law enforcement personnel. We now have 23 IBETs working in 15 regional locations across the country.

With our U.S. counterparts, we have led the cross-border crime forum, which addresses the law enforcement and national security elements first expressed in the Smart Borders Declaration. The forum brings together senior officials from Canada and the U.S. to develop joint solutions to common cross-border crime issues, including organized crime, human smuggling, firearms trafficking, mass marketing fraud, cybercrime and terrorism. There is also good cooperation between the RCMP and the U.S. Coast Guard to secure inland border waterways.

The committee may be familiar with a pilot project called Shiprider, which took place in 2005. This pilot supported the work related to the Super Bowl held early this year in Detroit. These two events are good examples of truly integrated law enforcement operations between Canada and the U.S. We believe they can serve as a model for future cooperation.

Shifting focus somewhat, I know the committee is interested in the Western Hemisphere Travel Initiative, which will implement new document requirements for travellers entering the United States from within North America and the Caribbean. The Government of Canada is working collaboratively with the U.S. to consider the feasibility of documents other than a passport or the USPASS card to meet identity and status requirements at the Canada-U.S. land border. Our aim is to ensure that new requirements are implemented in ways that address the security needs of both countries while facilitating the flow of legitimate travellers and goods across our shared border.

[Translation]

To ensure proper implementation, we will have to find travel documents that are easy to obtain and are secure, and to set up at our border points the required technology to process them in a quick, secure and efficient manner.

et des menaces aux infrastructures critiques. En outre, l'exercice March Forward, tenu en Alberta en mars 2006, a fait ressortir la nécessité de formuler des protocoles et de négocier des ententes de coopération pour la mise sur pied d'équipes urbaines lourdes de recherche et de sauvetage afin de porter secours aux victimes de grandes catastrophes structurelles ou autres.

[Français]

Le ministère de la Sécurité publique assure également un rôle de leadership et de renforcement.

[Traduction]

Par exemple, nous luttons contre le crime transfrontalier avec les Équipes intégrées de la police des frontières — EIPF — composées de membres de la GRC, de l'Agence des services frontaliers du Canada et des services de police locaux, en collaboration avec les agences américaines du renseignement et de l'exécution des lois. Nous avons maintenant 23 EIPF dans 15 régions du pays.

Avec nos homologues américains, nous avons organisé le forum sur le crime transfrontalier qui portait sur des éléments d'exécution des lois et de sécurité nationale exprimés à l'origine dans la déclaration sur la frontière intelligente. Ce forum permet de réunir des représentants du Canada et des États-Unis pour chercher des solutions communes aux questions de crime transfrontalier, y compris du crime organisé, de la contrebande humaine, du trafic d'armes, de la fraude commerciale, du cybercrime et du terrorisme. Il y a aussi une excellente coopération entre la GRC et la garde côtière des États-Unis pour assurer la sécurité des voies d'eau intérieures.

Le comité a peut-être entendu parler d'un projet pilote appelé Shiprider qui s'est tenu en 2005. Il a permis d'appuyer le travail entourant la tenue du Super Bowl plus tôt cette année à Détroit. Ces deux événements sont de bons exemples d'opérations de police vraiment intégrées entre le Canada et les États-Unis et nous pensons qu'ils pourront servir de modèles pour la coopération future.

Je sais que le comité s'intéresse à l'Initiative relative aux voyages dans l'hémisphère occidental en vertu de laquelle de nouveaux documents seront exigés des voyageurs entrant aux États-Unis en provenance de l'Amérique du Nord et des Caraïbes. Le gouvernement du Canada collabore avec les États-Unis pour étudier la possibilité d'utiliser des documents autres que des passeports ou la carte américaine USPASS pour satisfaire ses exigences d'identification et de statut à la frontière terrestre entre le Canada et les États-Unis. Notre but est de faire en sorte que les nouvelles exigences soit mises en œuvre en tenant compte des besoins de sécurité des deux pays tout en facilitant la circulation des voyageurs et des marchandises légitimes à travers notre frontière commune.

[Français]

Pour assurer une bonne mise en œuvre, il faut trouver des documents de voyage faciles à obtenir et sécuritaires, et avoir en place à la frontière la technologie nécessaire pour traiter ces documents de façon rapide, sécuritaire et efficace.

[English]

In these brief remarks, my goal has not been to provide an exhaustive update on everything the Department of Public Safety and Emergency Preparedness is doing to strengthen public safety, national security and emergency management. I have tried to highlight some key areas of activity that respond to issues raised by this committee and others. We will continue to work to fulfill our leadership and coordination role.

My colleagues and I welcome the opportunity to be here, and would welcome any questions you may have.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Elliott.

Senator Campbell: My first question has to do with the flow of responsibilities from federal to provincial and down to municipalities. What role does the federal government play in this whole scheme, given that it is a provincial responsibility and the federal government has made it clear that any funding for municipalities must flow from the provinces?

Mr. Elliott: Mr. Chairman, I guess the answer to that is multifaceted. I will begin, and my colleagues may add their comments.

There are several roles that the federal government can, and does, play. Certainly, one thing we provide for is training. I mentioned the college here in Ottawa. There is a program — the JEPP program — which provides funding for first responders to acquire equipment.

Senator Campbell: Is that funding direct to the municipality, or must it go through the province?

Patricia Hassard, Senior Assistant Deputy Minister, Emergency Management and National Security Branch, Public Safety and Emergency Preparedness Canada: The funding goes to the province. The province is the body that makes the request.

Mr. Elliott: In many instances, where those employed by municipalities are the front line of response, many of our dealings with municipalities is through their provincial or territorial governments. That certainly is in recognition of the constitutional responsibilities of provinces and territories. The current government has certainly been very clear in its instructions that the responsibilities of provinces should be reflected in how we engage on these issues.

Ms. Hassard: If I may add a thought or two, in the emergency management community we are all after the same thing, which is seamless delivery of services to the victims of disaster. Whatever jurisdiction is involved, we do not want that to show to the victims. If one jurisdiction is overwhelmed, then the other jurisdictions will pitch in with whatever resources are available.

From the federal point of view, we are trying to put in place the framework that will encourage and facilitate that seamless delivery. We are doing that through our emergency

[Traduction]

Dans ces brèves remarques, mon but n'était pas de faire le point de manière exhaustive sur tout ce que fait le ministère de la Sécurité publique et de la Protection civile pour rehausser la sécurité publique, la sécurité nationale et la gestion des crises mais plutôt de mettre en relief certains aspects clés de nos activités correspondant aux préoccupations exprimées par votre comité. Nous continuerons de travailler pour nous acquitter de notre rôle de leadership et de coordination.

Mes collègues et moi-même serons très heureux de répondre à vos questions.

Le président : Merci beaucoup, monsieur Elliott.

Le sénateur Campbell : Ma première question porte sur le transfert en cascade des responsabilités du gouvernement fédéral aux gouvernements provinciaux puis aux municipalités. Quel est le rôle du gouvernement fédéral dans tout ce système, étant donné qu'il s'agit ici d'une responsabilité provinciale et que le gouvernement fédéral a clairement indiqué que tout financement des municipalités doit provenir des provinces?

M. Elliott : Monsieur le président, je suppose que la réponse à cette question doit avoir plusieurs facettes. Je vais commencer et mes collègues compléteront ma réponse.

Il y a plusieurs rôles que le gouvernement fédéral peut jouer et joue. Ainsi, nous fournissons des services de formation. J'ai parlé du collège d'Ottawa. Il y a un programme — le PCPC — qui permet de donner des fonds aux premiers intervenants pour l'achat d'équipement.

Le sénateur Campbell : Ces fonds sont-ils donnés directement aux municipalités ou passent-ils par la province?

Patricia Hassard, sous-ministre adjointe principale, Secteur de la gestion des mesures d'urgence et de la sécurité nationale, Sécurité publique et Protection civile Canada : Les fonds passent par la province. C'est la province qui formule la demande.

M. Elliott : Dans bien des cas, lorsque ce sont des employés des municipalités qui constituent la première ligne de réponse, beaucoup de nos contacts avec les municipalités passeront par le gouvernement provincial ou territorial concerné. Ceci correspond à la répartition constitutionnelle des pouvoirs au Canada. Notre gouvernement a certainement donné des instructions très claires sur le fait que les responsabilités des provinces doivent se refléter dans la manière dont nous agissons dans ces domaines.

Mme Hassard : Si vous me permettez d'ajouter un mot, nous visons tous la même chose dans le monde de la réaction aux crises : une prestation harmonieuse de services pour les victimes de catastrophes. Quel que soit le palier de gouvernement concerné, nous ne voulons pas que cela pose le moindre problème aux victimes. Si un palier de gouvernement est débordé, les autres interviendront, quelles que soient les ressources dont ils disposent.

Du point de vue fédéral, nous essayons d'établir le cadre qui encouragera et facilitera cette prestation harmonieuse de services. Nous le faisons par le truchement de notre doctrine de gestion des

management doctrine, so that we have a common language and a leadership role for the minister. Although it is mostly a coordinative role, on occasion the federal government must act if there are national security events, and there are many such occasions.

We have also developed an emergency management doctrine in collaboration with the provinces and territories. All of our programs do recognize the role that the federal government has in interfacing with the provinces, and the provinces interfacing with the municipalities, so that even in our contribution programs, if the municipalities do want funding under our joint emergency preparedness program, which supplies them with equipment and training, they must put that request through their province, which helps them prioritize their requests. However, senators should be aware that 90 per cent of that funding does go to the municipalities.

Senator Campbell: Can you provide our committee with an appreciation of how government intelligence requirements are established and communicated to the agencies involved in collection, analysis and enforcement? How does it all fit together: the RCMP, CSIS, the Canada Border Services Agency, Corrections and the National Parole Board? How does that fit into a space where you receive information and determine its accuracy and the enforcement process that must take place?

Mr. Elliott: The question is multi-layered. Dealing first with the establishment of intelligence priorities, if I take the question to refer to collect priorities — that is, to identify areas where intelligence should be gathered, or subjects in relation to whom intelligence is required — there is an interdepartmental exercise that brings together both those who collect intelligence, which would certainly include, from our portfolio, CSIS. There are other important collectors of intelligence, of which the Communication Security Establishment is one. However, that is not part of the Public Safety portfolio, but attached to the Department of National Defence.

Depending on how you define the word “intelligence,” there are certainly a number of other departments and agencies that gather information of interest to Canada in relation to a wide variety of national interests, not only in relation to security but also in relation to other interests. The Department of Foreign Affairs certainly is a significant gatherer and provider of information. The RCMP and others gather criminal intelligence.

There is work across those departments and agencies to establish priorities on an annual basis. That is done at the highest levels. Throughout the year, there is further interdepartmental discussion on an ongoing basis with respect to actually translating those priorities into more specific activities.

The question also raises issues with respect to the assessment of intelligence and the making of value judgments with respect to the quality of intelligence. Again, there are a number of players associated with that role — some in our portfolio, and others not. The primary assessors of security intelligence are at CSIS. When I was speaking about priority-setting for collection and the

crises de façon à avoir un langage commun et un rôle de leadership pour le ministre. Bien qu'il s'agisse essentiellement d'un rôle de coordination, il arrive que le gouvernement fédéral soit tenu d'agir si la crise est de portée nationale, et cela arrive souvent.

Nous avons aussi élaboré une doctrine de gestion des crises en collaboration avec les provinces et territoires. Tous nos programmes entérinent le rôle du gouvernement fédéral en relation avec les provinces, et celui des provinces en relation avec les municipalités, ce qui signifie que, même dans nos programmes de contribution, si les municipalités veulent des crédits au titre de notre programme conjoint de préparation aux crises, qui peut servir à leur donner de l'équipement et de la formation professionnelle, elles doivent d'abord adresser la demande à leur province qui établit l'ordre de priorité. Toutefois, les sénateurs doivent savoir que 90 p. 100 de ces sommes sont destinées aux municipalités.

Le sénateur Campbell : Pourriez-vous expliquer au comité comment sont définis les besoins du gouvernement en matière de renseignement et comment ils sont communiqués aux agences chargées de la collecte, de l'analyse et de l'exécution? Comment tout ça s'intègre-t-il : GRC, SCRS, Agence des services frontaliers du Canada, Corrections Canada et Commission nationale des libérations conditionnelles? Comment toutes ces instances coopèrent-elles lorsque vous recevez des renseignements et devez en déterminer l'exactitude puis prendre des mesures d'exécution?

M. Elliott : C'est une question à plusieurs niveaux. Parlons d'abord de l'établissement des priorités en matière de renseignement. Si je comprends bien, vous parlez de cerner les domaines dans lesquels on devrait recueillir des renseignements. Il y a un exercice interministériel qui permet de réunir ceux qui procèdent à la collecte de renseignements, et le représentant de notre ministère serait certainement le SCRS. Il y a d'autres organismes importants qui procèdent à la collecte de renseignements, dont le Centre de la sécurité des télécommunications mais il ne fait pas partie du portefeuille de la Sécurité publique, il relève du ministère de la Défense nationale.

Selon la définition du mot « renseignement », il y a aussi un certain nombre d'autres ministères et organismes qui recueillent des informations importantes pour le Canada du point de vue d'un large éventail d'intérêts nationaux, touchant non seulement la sécurité mais aussi d'autres domaines. Le ministère des Affaires étrangères est certainement l'un d'entre eux, tout comme la GRC et d'autres organismes fédéraux.

Ces ministères et organismes procèdent chaque année à l'établissement des priorités, aux niveaux les plus élevés. Durant l'année, d'autres contacts interministériels réguliers permettent de traduire ces priorités en activités concrètes.

Votre question porte aussi sur l'évaluation des renseignements et sur la nécessité de porter des jugements de valeur sur leur qualité. Là encore, il y a plusieurs acteurs qui interviennent, dont certains font partie de notre portefeuille et d'autres non. Le principal organisme d'évaluation du renseignement de sécurité est le SCRS. Quand je parlais d'établir des priorités pour la collecte

collection of intelligence, I failed to mention National Defence and the Canadian Forces in addition to the Communication Security Establishment, which is affiliated with National Defence and is within the responsibilities of the Minister of Defence. The forces themselves have significant intelligence-related activities, both in the gathering and assessment of intelligence.

My opening remarks included a reference to the Integrated Threat Assessment Centre. This is a relatively new entity that was established following the release by the previous government of a national security policy. It is presently headed by a senior member of the RCMP. It is part of CSIS but is staffed by officers from across the federal security and intelligence community. Our department, for example, is represented, as is the Privy Council Office, National Defence, Foreign Affairs, Canada Border Services Agency, the RCMP, and I believe there is also a representative of the Ontario Provincial Police.

There are many issues that touch upon the intelligence provided to us by our allies. Canada, through various departments and agencies, has a number of long-standing relationships with our more traditional allies. That would include, obviously, the United States, the United Kingdom, Australia and New Zealand. As you may have heard from my colleague Mr. Judd, CSIS also has arrangements with a number of intelligence organizations literally around the globe. I might also speak to what happens after you come to assessments, but perhaps I will leave that for the moment.

The final group I will refer to is the Privy Council Office. There is, within that part of the Privy Council Office that comes under the National Security Advisor to the Prime Minister, an intelligence assessment group referred to as IAS. They are quite active, both in work to establish priorities and in assessing intelligence and information relevant to Canada's interests.

The Chairman: If I may, the question really was this: How are government intelligence requirements established? You have given us a list of who collects intelligence and who analyzes it. The question was about how the requirements are established. We know they start with a cabinet meeting that takes place on an annual basis, but the question was: How are they dealt with on an ongoing basis?

Mr. Elliott: Yes, there is an annual meeting of ministers to review and approve intelligence priorities. That is traditionally done on an annual basis. That stems, in part, from the requirement for CSIS's priorities to be approved annually, which is as a result of a ministerial directive. On an ongoing basis, those priorities are reviewed and updated, and decisions are taken with respect to intelligence gathering by a number of interdepartmental groups chaired by the Privy Council Office and not by my department or the portfolio. There is a requirements committee chaired by PCO, and there is also a process to approve foreign intelligence activities of CSIS.

de renseignements, j'ai oublié de mentionner la Défense nationale et les Forces canadiennes en plus du Centre de la sécurité des télécommunications qui est affilié à la Défense nationale et relève du ministre de la Défense. Les Forces armées procèdent elles aussi à des activités importantes de renseignement, comportant la collecte et l'évaluation.

Dans mes remarques liminaires, j'ai fait allusion au Centre intégré d'évaluation des menaces, entité relativement nouvelle qui a été créée après la publication d'une politique nationale de la sécurité par le gouvernement précédent. Il est actuellement dirigé par un cadre supérieur de la GRC. Il fait partie du SCRS mais ses agents proviennent de toute la communauté fédérale de la sécurité du renseignement. Par exemple, notre ministère y est représenté, tout comme le Bureau du Conseil privé, la Défense nationale, les Affaires étrangères, l'Agence des services frontaliers du Canada, la GRC et aussi, si je ne me trompe, la Police provinciale de l'Ontario.

Il y a beaucoup de questions touchant les renseignements que nous obtenons de nos alliés. Par le truchement de différents ministères et organismes, le Canada entretient depuis longtemps des relations avec ses alliés traditionnels comprenant évidemment les États-Unis, le Royaume-Uni, l'Australie et la Nouvelle-Zélande. Comme vous l'a sans doute dit mon collègue M. Judd, le SCRS a également des ententes avec un certain nombre d'organismes de renseignement du monde entier. Je pourrais peut-être vous donner plus tard des précisions sur ce qui arrive après la collecte des renseignements mais je veux en rester là pour le moment.

Le dernier groupe dont je dois parler est le Bureau du Conseil privé. Il y a dans cette partie du Bureau du Conseil privé qui relève du conseiller national pour la sécurité auprès du premier ministre un groupe d'analyse du renseignement qui est très actif en ce qui concerne à la fois l'établissement des priorités et l'analyse des renseignements touchant les intérêts du Canada.

Le président : Si vous le permettez, la question était de savoir comment les besoins du gouvernement en matière de renseignement sont définis. Vous venez de nous donner une liste d'organismes qui recueillent et analysent du renseignement. La question était de savoir comment les besoins sont cernés. Nous savons que le processus démarre avec une réunion annuelle du Cabinet mais la question est de savoir comment il évolue ensuite.

M. Elliott : Oui, il y a une réunion annuelle des ministres pour examiner et approuver les priorités en matière de renseignement. Cela se fait traditionnellement une fois par an. Ça découle en partie de la nécessité d'approuver chaque année les priorités du SCRS à la suite d'une directive ministérielle. Ensuite, sur une base continue, ces priorités sont révisées et mises à jour et des décisions sont prises sur la collecte de renseignements par un certain nombre de groupes interministériels présidés par le Bureau du Conseil privé et non pas par mon ministère ou par le portefeuille. Il y a un comité des besoins qui est présidé par le BCP et il y a aussi un processus d'approbation des activités de renseignement du SCRS à l'étranger.

The Chairman: You are saying that these two committees determine the requirements for the intelligence community on an ongoing basis?

Mr. Elliott: The priorities for the community are established by ministers.

The Chairman: Do they meet just once a year, and that is it? Once they have done that, they are finished?

Mr. Elliott: Ministers who have responsibilities for security and intelligence organizations certainly have much more of an ongoing role. There are several roles, for example, for the Minister of Public Safety. There are various intelligence-gathering activities that require a Federal Court warrant, for example. The Minister and the Deputy Minister of Public Safety have responsibilities with respect to the approval of those warrants.

The Chairman: Yes, we are aware of that, but again, you are describing activities, and really, the question that was put was: How are the intelligence requirements established? After the initial meeting, if there is a determination that, six months later, the requirements are different, what is the process for those judgments to be made?

Mr. Elliott: The requirements at the very beginning of the cycle are that one needs to first identify Canada's strategic interests, and secondly, in relation to that, assess both threats and sources of threats. It is on those assessments that proposals with respect to intelligence are made, and then direction is provided to the security intelligence community by ministers. If there was a significant change requiring an adjustment to the priorities as approved and directed by ministers, then another discussion would occur with them.

The Chairman: I am sorry, I do not understand. Did you just say that if there were a specific change in the direction that was approved and decided by ministers, then there would be another discussion?

Mr. Elliott: I am sorry. If that is what I said, I did not quite mean to. Circumstances evolve during the course of a year. As you have referred to, and I believe I have confirmed, in the normal course direction is provided by ministers on an annual basis. However, certainly there is recognition that the situation can change other than on an annual basis.

If activities needed to be carried out as a result of, for example, the emergence of a new threat and the gathering of intelligence in relation to those activities which were not consistent with the direction provided by ministers, then departments and agencies would go back to ministers, brief them on developments and ask for further directions.

The Chairman: Has that situation happened?

Mr. Elliott: The short answer to that question would be yes. There were certainly lots of briefings and direction provided by ministers of the day in the wake of the 2005 bombings in London, for example.

Senator Banks: Good afternoon, Mr. Elliott. It is nice to see you again. Ms. MacLaren, it is nice to see you again. Welcome, Ms. Hassard.

Le président : Ce sont donc ces deux comités qui établissent de manière continue les besoins pour le monde du renseignement?

M. Elliott : Les priorités de la communauté sont fixées par les ministres.

Le président : Ils se réunissent une fois l'an et c'est tout? Une fois qu'ils ont fait ça, c'est fini?

M. Elliott : Les ministres chapeautant les organismes de sécurité et de renseignement jouent à l'évidence un rôle plus continu. Par exemple, le ministre de la Sécurité publique joue plusieurs rôles dans ce contexte. Il y a diverses activités de collecte de renseignements qui exigent par exemple un mandat de la Cour fédérale. Le ministre et le sous-ministre de la Sécurité publique ont un rôle à jouer à cet égard.

Le président : Oui, nous le savons mais, je le répète, vous décrivez des activités alors que la question était de savoir comment sont fixées les priorités en matière de renseignement. Après cette première réunion, se demande-t-on, six mois plus tard, si les besoins ont changé? Quel est le processus de décision à ce sujet?

M. Elliott : Les besoins au début du cycle découlent d'abord de la nécessité de cerner les intérêts stratégiques du Canada et, ensuite, d'évaluer les menaces et leurs sources dans ce contexte. C'est à partir de cette évaluation que des propositions de collecte de renseignements sont faites, et les ministres fixent les grandes lignes à la collectivité du renseignement de sécurité. S'il y avait un changement important exigeant une réorganisation des priorités approuvées par les ministres, il aurait d'autres discussions avec eux.

Le président : Veuillez m'excuser, je ne comprends pas. Venez-vous de dire qu'il y aurait une autre discussion des ministres s'il y avait un changement d'orientation des priorités approuvées et établies par les ministres?

M. Elliott : Je suis désolé, si c'est ce que j'ai dit, ce n'était pas mon intention. La situation évolue continuellement au cours d'une année. Comme vous l'avez dit, et comme je crois l'avoir confirmé, dans l'ordre normal des choses l'orientation est fixée annuellement par les ministres. Toutefois, il faut tenir compte aussi du fait que la situation peut évoluer durant l'année.

Si des mesures doivent être prises, par exemple à cause de l'apparition d'une nouvelle menace et que la collecte de renseignements à ce sujet n'était pas conforme à l'orientation fixée par les ministres, les ministères et organismes retourneraient devant leurs ministres respectifs pour leur faire connaître la situation et leur demander de nouvelles instructions.

Le président : Est-ce déjà arrivé?

M. Elliott : La brève réponse à cette question est oui. Il y a certainement eu beaucoup de séances d'information et d'instructions données par les ministres dans le sillage des attentats de 2005 à Londres, par exemple.

Le sénateur Banks : Bon après-midi, monsieur Elliott. Je suis heureux de vous revoir, tout comme vous, madame MacLaren. Bienvenue, madame Hassard.

Mr. Elliott, on various occasions you have talked about the potential oversight by parliamentarians of public safety as well as security and intelligence matters. There have been reports in the newspapers within the last few days that Minister Day proposes to bring into Parliament new legislation that would create oversight by parliamentarians as opposed to committees, by which I presume he means an all-party committee from both houses. You and I have discussed that. I will get very specific. Some of us on the committee studied the question by way of examining oversight by legislators in other countries, and came back and made recommendations to the then government, which was the one followed by this government. That government, to a large degree, had misgivings about membership on that committee of parliamentarians who might have in their minds something other than the unity of the country.

Can you first confirm your understanding that you expect that the recommendation by the present government will be something along the lines of the one put forward by the previous government?

Second, I would like your comment on my question about membership on the committee: How will it be selected? Will it take into account, to use the question that I asked at the time, that if an Alberta separatist were elected to the Parliament of Canada — and I am from Alberta — would it be appropriate that such an Alberta separatist, with the declared intention of changing the sovereignty of Canada, should be appointed to a committee of parliamentarians who would, by definition, have access to the highest levels of security clearance?

Mr. Elliott: I do not think there is much light I can shed on this subject. The minister has indicated that there is ongoing consideration. We as officials, and I as an individual official, have certainly recognized that there are a number of difficulties in communications between security intelligence agencies on the one hand and parliamentarians on the other. We certainly welcome steps being taken to facilitate franker exchanges of information.

The minister, as I understand it, has indicated that he intends to bring forward proposals for consideration. I am sure that the issues Senator Banks has raised with respect to membership will be part of those considerations, but I have no insight with respect to what specific proposals the government may make.

Senator Banks: However, if you were in your present job of deputy minister of public safety and you were faced with questions from a committee of parliamentarians from both houses, which committee had clearance sufficient to allow you to answer questions of high sensitivity, would you not, as a deputy minister, have reservations about answering that question before a committee that contained, let us say, an Alberta separatist? Would that not give you pause in relation to the fullness of your answer to that committee?

Mr. Elliott: I guess, as an individual, I might have reservations about answering particular questions during the course of an appearance. However, as an official, I would follow the policy and direction of the government.

Monsieur Elliott, vous avez parlé à plusieurs reprises d'une éventuelle supervision parlementaire des questions de sécurité publique et de renseignement. Nous avons pu lire ces derniers jours dans les journaux que le ministre Day se propose de déposer un nouveau projet de loi qui établirait un mécanisme de supervision par les parlementaires plutôt que par un comité, ce qui signifie, je suppose, un comité des deux Chambres représentant tous les partis. Vous et moi en avons déjà discuté. Je vais être très précis. Certains d'entre nous, au sein de ce comité, avons étudié les mécanismes de supervision par des législateurs dans d'autres pays et avons adressé des recommandations au gouvernement précédent. Ce gouvernement avait de sérieuses réserves au sujet de la composition de ce comité de parlementaires, lesquels pourraient pu être plus préoccupés par autre chose que l'unité du pays.

Pouvez-vous d'abord confirmer que vous vous attendez à ce que la recommandation du gouvernement actuel soit dans la ligne de celle du gouvernement précédent?

Deuxièmement, j'aimerais avoir votre avis sur la composition du comité : comment les membres seront-ils choisis? Si un séparatiste de l'Alberta était élu au Parlement du Canada — et je viens de l'Alberta — pensez-vous qu'il serait acceptable qu'un tel séparatiste de l'Alberta, dont l'intention déclarée serait de changer la souveraineté du Canada, soit nommé au sein d'un tel comité de parlementaires qui, par définition, aurait accès au niveau le plus élevé d'informations secrètes?

M. Elliott : Je ne pense pas pouvoir beaucoup vous éclairer là-dessus. Le ministre a indiqué qu'il étudiait cette question. Les fonctionnaires, dont je suis, sont conscients qu'il y a un certain nombre de difficultés dans les communications entre les agences du renseignement de sécurité, d'une part, et les parlementaires, de l'autre. Nous serions très heureux que des mesures soient prises pour faciliter des échanges d'informations plus francs.

Si j'ai bien compris, le ministre a indiqué qu'il a l'intention de faire des propositions. Je suis sûr que les questions évoquées par le sénateur Banks au sujet de la composition du comité sont prises en considération mais je n'ai aucune information précise sur ce que le gouvernement entend proposer.

Le sénateur Banks : Toutefois, dans votre poste actuel de sous-ministre de la Sécurité publique, si vous étiez appelé à répondre aux questions d'un comité de parlementaires des deux Chambres, comité qui aurait une cote de sécurité suffisante pour pouvoir entendre vos réponses à des questions très sensibles, n'auriez-vous pas des réserves à l'idée de devoir répondre à de telles questions d'un comité comprenant, disons, un séparatiste de l'Alberta? Est-ce que ça ne vous ferait pas hésiter à répondre le plus complètement possible?

M. Elliott : En tant que citoyen, j'aurais peut-être des réserves à l'idée de répondre à certaines questions mais, en tant que fonctionnaire, je respecterais la politique et les instructions du gouvernement.

Senator Banks: With respect to the policy and direction of the government, last October the then Deputy Prime Minister and Minister of Public Safety and Emergency Preparedness undertook to answer questions that had been addressed to her by the chair of this committee in relation to candour in respect of national security. That minister agreed it was a good idea that there should be more transparency and that we should move much more than we have in the direction of transparency and providing this committee with examples, for instance, of the measurements of the effectiveness of things that had been put into place in relation to national security.

Can you tell us what your department has done since then to increase the transparency and accountability of that department and of its member agencies before this committee and Parliament? How does your department measure the performance and effectiveness of its member agencies?

This committee, of course, is very much interested in hearing about those measurements of your member agencies in order that we can arrive at opinions with respect to the efficacy of how money is being spent.

Mr. Elliott: I will turn to my colleagues in a moment because a number of things in your question relate to topics on which I, candidly, am not up to speed.

With respect to how effectiveness is measured, particularly in relation to emergency management and response, part of that can best be completed by engaging in exercises. I made reference in my opening remarks to the fact that funding is being provided to the department to be able to carry out more activity in that regard. Specifically, we will be completing such exercises in relation to transportation security. Money was provided and the Prime Minister made an announcement last week with respect to a number of initiatives to enhance transportation and transit security in Canada. As well, the role of existing review bodies includes the role of looking at and making judgments about the activities of departments and agencies.

Ms. Hassard: On this one, each of the agencies will have their own obligations under their own performance management structure, be it the report on performance or the priorities and planning document. Those, of course, are parliamentary documents for which they are accountable and on which this committee can call them to appear.

In the larger picture, we are attempting to be as transparent as possible about what we are doing, using the website, in particular, to put up our lessons-learned documents and our exercise calendar. Recently we have launched a new website for the Canadian Emergency Management College with some of our training material so that it is available to everyone.

In terms of accountability to Parliament, there is always how we measure up against the policy frameworks that exist, the national security policy and the response to committee reports

Le sénateur Banks : En ce qui concerne cette politique et ces instructions du gouvernement, la vice-première ministre et ministre de la Sécurité publique et de la Protection civile du gouvernement précédent s'était engagée en octobre dernier à répondre aux questions qui lui avaient été adressées par le président de ce comité au sujet de la franchise en matière de sécurité nationale. Elle était convenue que ce serait une bonne idée d'avoir plus de transparence et que nous devrions aller beaucoup plus loin dans la voie de la transparence en donnant par exemple à ce comité des mesures de l'efficacité des dispositions prises dans le cadre de la sécurité nationale.

Pouvez-vous nous dire ce que votre ministère a fait depuis lors pour rehausser la transparence et son imputabilité ainsi que celle de ses agences devant ce comité et devant le parlement? Comment votre ministère mesure-t-il le rendement et l'efficacité de ses agences?

Évidemment, notre comité aimerait beaucoup connaître ces mesures afin de pouvoir porter un jugement sur l'efficacité des dépenses dans ce secteur.

M. Elliott : Je vais donner la parole à mes collègues dans un instant car plusieurs aspects de votre question portent sur des domaines que je ne connais pas encore bien, je l'admets franchement.

Pour ce qui est de la manière dont l'efficacité est mesurée, notamment en ce qui concerne la gestion des crises et la réaction des autorités publiques, cela peut se faire en partie au moyen d'exercices. Dans ma déclaration liminaire, j'ai mentionné que des fonds sont consentis au ministère pour lui permettre d'entreprendre plus d'activités dans ce domaine. Plus précisément, nous achèverons bientôt de tels exercices concernant la sécurité des transports. Un budget a été fourni et le premier ministre a annoncé la semaine dernière un certain nombre d'initiatives destinées à rehausser la sécurité des transports au Canada. De même, l'une des fonctions des organismes de surveillance actuels est de porter un jugement sur les activités des ministères et des agences.

Mme Hassard : À ce sujet, chacune des agences aura ses propres obligations en vertu de sa structure de gestion du rendement, par le truchement du Rapport sur le rendement et du Rapport sur les plans et les priorités. Il s'agit là de documents parlementaires dont ils doivent rendre compte et au sujet desquels notre comité peut les faire comparaître.

D'un point de vue plus général, nous essayons d'être aussi transparents que possible sur ce que nous faisons, notamment au moyen du site Web où nous publions nos documents sur les leçons apprises et notre calendrier d'exercices. Nous avons récemment lancé un nouveau site Web pour le Collège canadien de gestion des urgences, où tout le monde peut consulter certains de nos outils de formation.

Pour ce qui est de la reddition de comptes devant le Parlement, on peut toujours juger nos activités à l'aune des politiques en vigueur, comme la politique sur la sécurité nationale, et de notre

such as the numerous ones published by this committee. They challenge us to measure our performance and, by appearing before you, we are accountable.

Senator Banks: You have just identified precisely the problem. We are less concerned with how well the department's activities and programs measure up against the government's policies than we are with how well the department's policies and practices measure up against the situation in the world. It is precisely in that context that the chair asked that question. We need to get past the barrier of having questions answered to us within the context of policy. I know that has been difficult, but the previous minister undertook that that would be the case.

The gauge by which we choose to measure the effectiveness of an emergency response to a given situation is not, "This is what the government asked us to do," or "This is the resource upon which we had to rely to do this." It is: "Did we put out the fire?" That is the question we want to have answered. My understanding of the previous minister's answer to that question was that the government would be more forthcoming in that respect. So far, I do not think we have seen much evidence of that.

In the last budget, the government announced that it was allocating \$161 million in order to provide 1,000 new RCMP officers. We do not think that is enough. We then heard in this committee from the Commissioner of the RCMP, Mr. Zaccardelli, that he was not actually getting \$161 million, because about \$27 million of that was being hived off by the department to hire lawyers. That was not what was undertaken by the government, or said to be in the budget.

By whom have we been wrongly informed?

Mr. Elliott: The budget announcement of \$161 million did make reference to both additional personnel for the RCMP and money for federal prosecutors. I believe that the funding to which you referred was, in turn, referred to in the budget.

Senator Tkachuk: On the transparency initiative about which the previous minister, Anne McLellan, spoke, did she provide a directive or was there a committee established in the department to ensure that what she had said in committee would happen, would indeed happen? Second, was the new government briefed on these measures to ensure continuity?

Mr. Elliott: I will begin by making a quick reference to the Auditor General. In response to an earlier question about mechanisms and means for the government to be, first, evaluated and, second, held to account, I should have spoken of the important role that the Auditor General has in assessing activities, value for money and effectiveness. She has been very active in relation to investments dating back to 2001.

I will let my colleagues answer the specific question about what may have happened in the department in the past. Certainly, the issue of performance measurement and how one measures and gauges success is a particular challenge in relation to national security and emergency management. The department does have a role, and I think that role is confirmed not only in the legislation

réponse aux rapports des comités, notamment des nombreux rapports du vôtre. Tout cela nous force à mesurer notre rendement et, en comparaisant devant vous, à en rendre compte.

Le sénateur Banks : Vous venez de mettre précisément le doigt sur le problème. Nous nous préoccupons moins de la manière dont les activités et programmes du ministère se mesurent à l'aune des politiques du gouvernement que de la manière dont elles se mesurent à l'aune de la situation dans le monde. C'est précisément dans ce contexte que le président avait posé cette question. Nous voulons aller au-delà de la barrière consistant à répondre à nos questions uniquement dans le contexte des politiques du gouvernement. Je sais que c'est difficile mais la ministre précédente s'était engagée à le faire.

Le critère d'évaluation de l'efficacité de notre réaction à une situation d'urgence n'est pas « Voici ce que le gouvernement nous a demandé de faire » ni « Voici les ressources que nous avons pour réagir » mais plutôt « Avons-nous éteint l'incendie? ». Voilà la question à laquelle nous voulons que l'on réponde. Si je me souviens bien, la ministre précédente avait répondu à cette question en disant que le gouvernement serait plus ouvert à ce sujet. Jusqu'à présent, nous n'en avons vu aucune preuve.

Dans le dernier budget, le gouvernement a annoncé une somme de 161 millions de dollars pour recruter 1 000 nouveaux agents de la GRC. Nous ne pensons pas que ce soit suffisant. Nous avons ensuite entendu le commissaire de la GRC, M. Zaccardelli, dire à notre comité qu'il n'allait pas en réalité obtenir 161 millions de dollars parce que 27 millions étaient retirés par le ministère pour engager des avocats. Ce n'était pas ce à quoi le gouvernement s'était engagé ni ce qu'il avait annoncé dans le budget.

Par qui avons-nous été mal informés?

M. Elliott : L'annonce de 161 millions de dollars dans le budget portait à la fois sur du personnel supplémentaire pour la GRC et sur les procureurs fédéraux. Je crois que les éléments que vous venez de mentionner figuraient en réalité dans le budget.

Le sénateur Tkachuk : Revenons sur la transparence dont avait parlé la ministre précédente, Anne McLellan. Avait-elle produit une directive ou le ministère a-t-il mis sur pied un comité pour garantir que ce qu'elle avait dit au comité se produirait effectivement? Deuxièmement, le nouveau gouvernement a-t-il été tenu au courant de ces mesures, pour assurer la continuité?

M. Elliott : Je commencerai en faisant brièvement référence à la vérificatrice générale. En répondant plus tôt à une question sur les mécanismes par lesquels le gouvernement peut être, premièrement, évalué et, deuxièmement, tenu de rendre des comptes, j'aurais dû parler du rôle important que joue la vérificatrice générale dans l'évaluation des activités, l'optimisation des ressources et l'efficacité. Elle a été très active au sujet des investissements consentis depuis 2001.

Je laisserai mes collègues répondre à la question touchant ce qui a pu se passer dans le ministère autrefois. Évidemment, la mesure du rendement et l'évaluation du succès sont toujours un défi particulier quand il y va de la sécurité nationale et de la gestion des urgences. Le ministère a un rôle à jouer et je pense que ce rôle est confirmé non seulement par sa loi organique mais aussi

establishing the department but also in the bill before the House of Commons with respect to emergencies. They reflect that the minister and the department do have roles to play with respect to the activity of others, including things like business continuity, planning, and testing those plans.

I am not aware of what went on within the department following an earlier appearance by a minister of the previous government.

Ms. Hassard: We recognize that there is a major issue about how to evaluate your investments in public safety, whether on the emergency management side, corrections or crime prevention. In our view, the purpose in creating the department and its large portfolio that reflects the whole continuum of public safety, all the way from crime prevention to corrections to national security, is to attempt to put those pieces together. I cannot say that at this time we have the instrument that we need, but it is one of the roles we play in terms of portfolio management and portfolio leadership to try to create a collaborative evaluation tool that would allow us to benchmark our progress in public safety.

Senator Tkachuk: What happens when a minister makes that commitment? That was last October; it is now June. Does the department ignore it, or does the department seek a way to ensure that the minister's words are followed? What takes place? It has been nine months since that testimony was given before this committee.

The Chairman: There were two commitments by her six months apart. Six months prior to that, she made the same commitment to the committee.

Senator Tkachuk: I was not aware of that.

The Chairman: It amplifies your point.

Ms. Hassard: We never forget what a minister says. The point is that there is an area within the department that specializes in evaluation. I cannot speak directly for them, but I believe that there would be work going on in that area to cover this issue.

The Chairman: Could you provide the committee with some appreciation of that work, Mr. Elliott? Could you undertake to write to the committee indicating what standards are being put in place to govern the risk assessment process? Something in writing would give us a sense of what you consider a success, how you measure a success, how independently and frequently it is done, and how you test the validity of the programs on which you are moving forward. If it is different in your various organizations, as we have heard it is, perhaps you could outline where it is different, why there are differences and how you measure these matters.

Mr. Elliott: I would be happy to provide the committee with written information on that subject, Mr. Chairman.

par le projet de loi déposé devant la Chambre des communes au sujet des situations d'urgence. Ces textes confirment que le ministre et le ministère ont des rôles à jouer au sujet de l'activité d'autres entités, notamment sur le plan de la continuité des activités, de la planification et de la mise à l'épreuve des plans.

Je ne sais pas ce qui s'est passé au ministère à la suite de la comparution d'une ministre du gouvernement précédent.

Mme Hassard : Nous savons que l'évaluation des investissements en sécurité publique pose de sérieux problèmes, qu'il s'agisse de la gestion des crises, des services correctionnels ou de la prévention du crime. À nos yeux, le but visé par la création de ce ministère chapeautant un vaste portefeuille était de refléter la gamme complète des questions de sécurité publique, allant de la prévention du crime aux services correctionnels et à la sécurité nationale. Je ne saurais dire si nous avons actuellement l'instrument dont nous avons besoin mais c'est l'un des rôles que nous nous jouons dans la gestion du portefeuille et le leadership du portefeuille pour essayer de créer un outil d'évaluation en collaboration qui nous permettra de fixer des repères pour juger de nos progrès concernant la sécurité publique.

Le sénateur Tkachuk : Que se passe-t-il quand un ministre prend un tel engagement? Ça remonte à octobre dernier et nous sommes maintenant en juin. Est-ce que le ministère en fait fi ou cherche-t-il le moyen de s'y tenir? Que se passe-t-il? Ça fait neuf mois que cette déclaration a été faite devant notre comité.

Le président : Elle avait pris deux fois cet engagement en six mois. Six mois auparavant, elle avait pris le même engagement devant le comité.

Le sénateur Tkachuk : Je ne le savais pas.

Le président : Ça renforce votre argument.

Mme Hassard : Nous n'oublions jamais ce que dit un ministre. La réalité est qu'il y a un secteur du ministère qui se spécialise dans l'évaluation. Je ne peux m'exprimer en son nom mais je crois qu'il travaille sur cette question.

Le président : Pouvez-vous nous donner une idée de ce travail, monsieur Elliott? Pouvez-vous vous engager à écrire au comité pour lui dire quelles normes sont mises en œuvre pour régir le processus d'évaluation du risque? Si nous avons quelque chose par écrit, ça nous donnerait une idée de ce que vous estimez être un succès, de la manière dont vous mesurez le succès, de la fréquence et de l'indépendance avec lesquelles vous le faites, et de la manière dont on peut tester la validité des programmes que vous mettez en œuvre. Si c'est différent dans les différentes organisations relevant de votre ministère, comme nous l'avons entendu dire, vous pourriez peut-être nous dire en quoi c'est différent, pourquoi il y a des différences et comment vous mesurez ces choses.

M. Elliott : Je serai très heureux de fournir des informations écrites au comité à ce sujet, monsieur le président.

Senator Banks: That would be my last question, chair, but at the risk of hitting the nail on the head once again, and perhaps by way of counter-sinking it, I would like to ask: The response that the chair has just asked for is not one that says, in effect — and I will use cartoon versions now; we are the subject of cartoons all the time — we do not want to hear that “We are working on it;” we do not want to hear, with all respect, that “The department is moving towards finding a way to empanel a committee to study the possibility of perhaps having a view of giving some effect to this question.” The kind of incident that we want to hear about is when something by way of an exercise is done that was beyond a tabletop exercise; an actual in-place, on-the-ground exercise in response to a forest fire, say, and it was found that the hoses at one end of a municipality are the wrong size to fit on the hoses at the other end of the next municipality — that kind of specificity, if I can put it that way, and I think that was the thrust of the chairman’s question. We would really like to hear, to the extent that it does not harm national security, the results of those measurements of effectiveness. It is only by that means that we can be of any use in trying to effect good public policy.

The Chairman: If I could just add as a footnote, because while Senator Banks may think he counter-sunk the point, I would like to bore right through and comment, for example, on an answer you gave us today, Mr. Elliott, where you commented on how great the co-operation was in the exercises going forward, and you made specific reference to Shiprider, which is a program that related to the Great Lakes. We have a number of Great Lakes and, to the best of my knowledge, that was a two-week program involving four vessels and, I believe, eight RCMP officers; I may be off by an officer or two. Not exactly a sterling record for the sort of security we can look towards on the Great Lakes. The total involvement of the RCMP on the Great Lakes boiled down to that. We see the Great Lakes as a huge, black hole.

Mr. Elliott: Just to elaborate with respect to the Shiprider pilot, not wanting to mince words, but I think in this instance specific terms are important. It was a pilot project, a pilot operation, and yes, I believe the duration was two weeks. It did provide the basis for a second operation in January or February of this year, and that was to provide for security around the Super Bowl. The Super Bowl game itself was held in Detroit but there were actually events that took place in the Windsor area.

This committee has rightly and accurately pointed out a number of vulnerabilities with respect to the Great Lakes and the St. Lawrence Seaway. There have been a number of investments with respect to dealing with that vulnerability. There certainly is now a better awareness of that domain. We have established, at least on a temporary or an interim basis, a marine security operation centre for the Great Lakes.

I believe that there will be further developments with respect to enhancing capacity for agencies, including the RCMP. I mentioned IBETs. I certainly would not argue that our security posture in relation to the lakes is as good as it needs to be. As I said in my opening remarks, some of the lessons that we have learned from are experiences around the Super Bowl and our

Le sénateur Banks : Voici ma dernière question, monsieur le président mais, au risque de taper encore une fois sur le clou, et peut-être pour bien l'enfoncer, je veux dire que la réponse qu'attend le président ne doit pas être — et je vais cette fois caricaturer puisque que nous faisons tous l'objet de caricatures en permanence — « Nous nous en occupons » ni, très respectueusement, « Le ministère avance vers une solution pour mettre sur pied un comité qui étudiera la possibilité de peut-être envisager de donner effet à cette question ». Le genre d'incidents dont nous voulons entendre parler serait une sorte d'exercice allant au-delà de l'exercice théorique et constituant plus en un exercice sur le terrain en réponse à un incendie de forêt, par exemple, en nous disant qu'on a constaté que les tuyaux d'incendie à un bout d'une municipalité n'étaient pas de la bonne taille pour s'adapter aux bornes d'incendie à l'autre bout de la prochaine municipalité — ce genre de détail, si je peux dire, et je pense que c'était l'objet de la question du président. Nous aimerions vraiment savoir, dans la mesure où cela ne nuirait pas à la sécurité nationale, quels sont les résultats de ces mesures de l'efficacité. C'est seulement ainsi que nous pourrions être utiles pour essayer de formuler de bonnes politiques publiques.

Le président : Je me permets d'ajouter une note car, même si le sénateur Banks pense avoir bien enfoncé le clou, j'aimerais taper encore une fois dessus en revenant par exemple sur une réponse que vous nous avez donnée aujourd'hui, monsieur Elliott, sur le caractère extraordinaire de la coopération dans les exercices en faisant explicitement référence à Shiprider, qui est un programme concernant les Grands Lacs. Nous avons un certain nombre de Grands lacs et, à ma connaissance, il y avait un programme de deux semaines concernant quatre navires et, je crois, huit agents de la GRC. Je me trompe peut-être d'un ou deux. Ce n'est pas particulièrement brillant pour le type de sécurité que nous attendons sur les Grands Lacs. La participation totale de la GRC sur les Grands Lacs s'est limitée à ça. À nos yeux, les Grands Lacs sont un énorme trou noir.

M. Elliott : Au sujet du projet pilote Shiprider, je ne veux pas jouer sur les mots mais je crois que dans ce cas les mots sont importants. Il s'agissait d'un projet pilote, d'une opération pilote et, oui, je crois qu'il a duré deux semaines. Il a jeté les bases d'une deuxième opération en janvier ou février de cette année qui consistait à contribuer à la sécurité du Super Bowl. Le Super Bowl lui-même se tenait à Detroit mais il y avait des événements dans la région de Windsor.

Le comité a signalé à juste titre et avec exactitude certaines des vulnérabilités concernant les Grands Lacs et la Voie maritime du Saint-Laurent. Plusieurs investissements ont été faits pour remédier à ces vulnérabilités. On est certainement bien mieux au courant aujourd'hui de cette question. Nous avons mis sur pied, au moins à titre temporaire ou provisoire, un Centre d'opérations de la sécurité maritime sur les Grands Lacs.

Je m'attends à d'autres développements destinés à rehausser les capacités des agences, y compris de la GRC. J'ai mentionné les EIPF. Je ne prétendrai pas que notre programme de sécurité concernant les Grands Lacs soit aussi bon qu'il devrait l'être. Comme je l'ai dit dans ma déclaration liminaire, certaines des leçons que nous avons apprises proviennent du projet du Super

experiences around the Shiprider project we can build on to provide an ongoing, enhanced security posture in relation to the Great Lakes.

The Chairman: You could also have said that, five years after 9/11, there is no capacity to enforce federal statutes on the Great Lakes, the St. Lawrence Seaway or the St. Lawrence River, and that would have given the committee a pretty accurate picture of where we stand.

Mr. Elliott: I am sorry, Mr. Chairman. Is that a question?

The Chairman: It is a question. Yes or no?

Mr. Elliott: No.

The Chairman: Then please elaborate and tell us about the capacity that exists.

Mr. Elliott: There is some capacity. It depends on what you mean. If, Mr. Chairman, you are referring to on-the-water capacity, that capacity is quite limited. Certainly, we do have ongoing relationships with the U.S. Coast Guard, but I certainly believe that the capacity of both the Canadian Coast Guard, which has limited capacity in the lakes, and the RCMP, which has limited capacity in the lakes, is seriously in need of enhancement.

The Chairman: Could you describe for the committee what "quite limited" means and then what "seriously limited" means?

Mr. Elliott: If you are asking me, Mr. Chairman, the specifics about what vessels and personnel are available on the Great Lakes for either the RCMP or for both the RCMP and the Canadian Coast Guard, I would have to undertake to provide you with that information.

The Chairman: We would certainly welcome hearing from you on it, but we have received testimony prior to this that the RCMP do not have any vessels on the Great Lakes on a full-time basis, and when you take a look at the coast guard, their capacity to enforce national security issues is nil. Do you have a comment on that?

Mr. Elliott: Certainly, officials from either or both of those agencies are in a better position to provide you with that information than am I.

The Chairman: You just referenced them as the response when you disagreed with my initial statement. You referenced them as being the answer to my statement. You brought up the RCMP and you brought up the coast guard as having some capacity to do something. I am asking you to give us some example of what the coast guard can do in terms of national security on the Great Lakes. We have heard no evidence from the coast guard — and we have asked — that they had that capacity. We have heard no evidence from anyone we have asked about the coast guard having that capacity. We have recommended that the coast guard undertake a constabulary function, and the government has not responded to that recommendation. Neither the Liberal

Bowl et du projet Shiprider et nous pourrions en profiter pour assurer un dispositif de sécurité améliorée et continue sur les Grands Lacs.

Le président : Vous auriez pu dire aussi que, neuf ans après le 11 septembre, il n'y a encore aucune capacité de mise en application des lois fédérales sur les Grands Lacs, sur la Voie maritime du Saint-Laurent ou dans le fleuve Saint-Laurent, et cela nous aurait donné une image assez exacte de la situation actuelle.

M. Elliott : Veuillez m'excuser, monsieur le président, est-ce une question?

Le président : C'est une question. Oui ou non?

M. Elliott : Non.

Le président : Dans ce cas, veuillez préciser votre réponse et nous donner les détails de cette capacité.

M. Elliott : Il y a une certaine capacité. Tout dépend de ce que vous voulez dire. Si vous faites référence à notre capacité sur les eaux, monsieur le président, elle est très limitée. Certes, nous avons des relations continues avec la garde côtière des États-Unis mais je crois certainement que la capacité de la Garde côtière canadienne, qui a une capacité limitée sur les Lacs, et de la GRC, qui a une capacité limitée sur les Lacs, a sérieusement besoin d'être rehaussée.

Le président : Pouvez-vous expliquer au comité ce que vous voulez dire quand vous parlez de capacité « très limitée » et « sérieusement limitée »?

M. Elliott : Si vous me demandez, monsieur le président, les détails des navires et du personnel disponibles sur les Grands Lacs, soit de la GRC, soit de la GRC et de la Garde côtière canadienne, je devrai m'engager à vous fournir cette information plus tard.

Le président : Nous serons certainement très heureux de l'obtenir mais nous avons déjà obtenu des témoignages indiquant que la GRC n'a aucun navire sur les Grands Lacs à temps plein et, pour ce qui est de la Garde côtière, que sa capacité d'action concernant la sécurité nationale est nulle. Avez-vous une réponse à ça?

M. Elliott : Les représentants de l'une ou l'autre de ces agences sont certainement mieux à même que moi de vous donner cette information.

Le président : Mais vous venez justement d'y faire référence en contestant mon affirmation. Vous en avez parlé dans votre réponse à mon affirmation. C'est vous qui avez mentionné la GRC et la Garde côtière en disant qu'elles sont capables de faire quelque chose. Je vous demande de me donner un exemple de ce que peut faire la Garde côtière pour la sécurité nationale sur les Grands Lacs. Nous n'avons reçu aucune information de la Garde côtière — bien que nous ayons fait la demande — indiquant qu'elle possède cette capacité. Nous n'avons obtenu aucune information de quiconque nous avons interrogé indiquant que la Garde côtière aurait cette capacité. Nous avons recommandé que la Garde côtière assume une fonction de police et le gouvernement

government nor the current government has responded to it. I do not understand why you raised the coast guard at all. Could you tell us why you raised the coast guard in this context?

Mr. Elliott: The coast guard operates a civilian fleet of vessels and the coast guard certainly is involved in the examination of vulnerabilities, and means to address vulnerabilities in the Great Lakes.

The Chairman: Could you outline for the committee what the priorities are in terms of establishing security on the Great Lakes? What would be the first priority? Could you give us the first two or three?

Mr. Elliott: I am clearly not in the best position, for a number of reasons, with respect to my position with the public safety department, to provide information to the committee with respect to the Canadian Coast Guard.

The Chairman: That may be the case, sir, but you raised it as an example of one of the cases. I assumed that if you were giving it to us as an example, you had some reason to support it. I did not raise the coast guard; you did independently, in your answer. I assumed that you must have had some reason to raise it. I am just curious as to what your reasons were.

Mr. Elliott: I mentioned the coast guard because they are operators of vessels in the Great Lakes.

The Chairman: That is correct. They tend buoys; they deal with navigation aids; they are involved in search and rescue; and they are involved in boating safety.

Mr. Elliott: They provide support, albeit limited, to the Royal Canadian Mounted Police.

The Chairman: They provide taxi service for the Royal Canadian Mounted Police, or they did for a very brief, experimental period last summer. Is there anything beyond that?

Mr. Elliott: My information with respect to the activities of the Canadian Coast Guard, Mr. Chairman, is more than a little dated.

The Chairman: Would you undertake to provide the committee with a more fulsome answer in writing on this subject?

Mr. Elliott: I am certainly happy to facilitate the provision of information. However, the information that you are asking for, as I understand you, relates largely to the Canadian Coast Guard — which is not part of either my department or the public safety portfolio — and to the Royal Canadian Mounted Police.

The Chairman: Again, sir, it came up in the context of your answer. I am just asking you, with the support of your department, to provide the reason or the rationale for your answer.

Mr. Elliott: I think I can provide the reason or the rationale for my answer here. What I cannot provide you at the moment are the specifics of what I have described as the limited resources of

n'y a pas répondu. Ni le gouvernement libéral ni le gouvernement actuel ne nous ont répondu. Je ne vois pas pourquoi vous avez mis la Garde côtière sur le tapis. Pouvez-vous nous dire pourquoi vous avez fait référence à la Garde côtière dans ce contexte?

M. Elliott : La Garde côtière exploite une flotte civile de navires et participe certainement à l'examen des vulnérabilités et à la recherche de méthodes pour éliminer les vulnérabilités des Grands Lacs.

Le président : Pourriez-vous expliquer au comité quelles sont les priorités en matière de sécurité sur les Grands Lacs? Quelle serait la première? Pouvez-vous nous donner les deux ou trois premières?

M. Elliott : Je ne suis à l'évidence pas le mieux placé, pour diverses raisons, notamment à cause de mon poste au ministère de la Sécurité publique, pour donner des informations au comité sur la Garde côtière canadienne.

Le président : Peut-être bien, monsieur, mais c'est vous qui l'avez donnée en exemple en réponse à une question. Je suppose que, si vous l'avez donnée en exemple, c'est que vous aviez une raison. Ce n'est pas moi qui ai parlé de la Garde côtière, vous l'avez fait tout seul dans votre réponse. J'ai supposé que vous deviez avoir une raison pour ce faire. J'aimerais simplement savoir ce qu'elle est.

M. Elliott : J'ai mentionné la Garde côtière parce qu'elle exploite des navires sur les Grands Lacs.

Le président : C'est exact. Elle entretient les balises et s'occupe des aides à la navigation, elle s'occupe de recherche et de sauvetage et elle s'occupe de la sécurité de la navigation de plaisance.

M. Elliott : Elle offre également un appui, certes limité, à la Gendarmerie royale du Canada.

Le président : Elle fournit des services de taxi à la Gendarmerie royale du Canada, ou elle l'a fait en tout cas pendant une très courte période expérimentale l'été dernier. Y a-t-il autre chose?

M. Elliott : Mon information concernant les activités de la Garde côtière du Canada est plus que dépassée, monsieur le président.

Le président : Pouvez-vous vous engager à envoyer une réponse plus complète au comité à ce sujet?

M. Elliott : Je serai certainement très heureux de faciliter la production de cette information. Toutefois, l'information que vous demandez, si je vous comprends bien, concerne essentiellement la Garde côtière canadienne — qui ne fait partie ni de mon ministère ni du portefeuille de la Sécurité publique — et la Gendarmerie royale du Canada.

Le président : Je répète, monsieur, que c'est vous qui en avez parlé dans votre réponse. Je vous demande simplement, avec l'appui de votre ministère, de donner la raison ou la justification de votre réponse.

M. Elliott : Je pense pouvoir donner la raison ou la justification de ma réponse ici. Ce que je ne peux pas vous donner, ce sont les détails de ce que j'ai décrit comme étant les

the coast guard and the limited marine resources of the RCMP in the Great Lakes. I was simply referring to the fact that those two agencies have some capacity; but I am not arguing that it is a large capacity or that it is adequate.

I could certainly provide you with more details, if it would be of use, with respect to the Shiprider project and the subsequent work that the coast guard and the RCMP were both engaged in, I believe, around security for the Super Bowl.

The Chairman: We would certainly welcome that. You also mentioned that there was a Great Lakes initiative?

Mr. Elliott: Marine security operation centre, I believe.

The Chairman: Marine security operation centre, which is located in Halifax, is that correct?

Ms. MacLaren: Actually, the information comes from Halifax, to a large extent, but the centre is located in the Great Lakes.

The Chairman: Can you tell us if that centre can provide a real-time maritime picture on the Great Lakes?

Ms. MacLaren: The centre is limited in its operations. It only operates eight hours a day, five days a week.

Senator Banks: Can I pursue that?

The Chairman: Terrorists work bankers' hours. Go ahead.

Senator Banks: Of course they do. It is the same question but from a different angle, Mr. Elliott. You can take our word for the fact that the Canadian Coast Guard has no constabulary power. They cannot arrest a bad guy. Let us put aside the security of the Great Lakes. We are not asking at the moment about the question of safety of navigation devices or search and rescue capability but, rather, interdicting bad guys and bad stuff.

There is a treaty on the Great Lakes between us and the United States that precludes either of those countries from putting naval forces in the Great Lakes. We have agreed that we will never do that. However, the United States Coast Guard is, taken by itself, the third-largest navy in the world. They have what are reasonably described as cutters, which are virtual warships, on the Great Lakes because they have determined that the level of risk and capability that is necessary there to maintain a degree of security, aside from search and rescue and aids to navigation, is such that it requires that kind of resource.

We have no such resource. Has your department, to your knowledge, ever advised the government — and I presume the department advises the government from time to time — that in order to bring about a secure situation from the standpoint of Canadian interests on the Great Lakes, we need to have some kind of more robust presence there by way of vessels that can actually do something to stop a bad guy or bad stuff, and that we need to pursue that avidly? That is corollary to the point that we

ressources limitées de la Garde côtière et les ressources maritimes limitées de la GRC sur les Grands Lacs. Je faisais simplement référence au fait que ces deux agences ont une certaine capacité, mais je ne prétends pas que cette capacité soit grande ou adéquate.

Je peux certainement vous donner plus de détails, si c'est utile, au sujet du projet Shiprider et du travail auquel ont participé ensuite la Garde côtière et la GRC dans le contexte, je crois, de la sécurité du Super Bowl.

Le président : Nous vous en serions très reconnaissants. Vous avez aussi mentionné une initiative sur les Grands Lacs?

M. Elliott : Le Centre des opérations de sûreté maritime, je crois.

Le président : Le Centre des opérations de sûreté maritime, qui se trouve à Halifax, si je ne me trompe?

Mme MacLaren : En réalité, l'information vient en grande mesure de Halifax mais le Centre se trouve sur les Grands Lacs.

Le président : Pouvez-vous nous dire si ce Centre peut donner une image maritime en temps réel des Grands Lacs?

Mme MacLaren : Le Centre est limité sur le plan des opérations. Il ne fonctionne que huit heures par jour, cinq jours par semaine.

Le sénateur Banks : Puis-je poursuivre sur le même sujet?

Le président : C'est l'horaire de fonctionnaire des terroristes. Allez-y.

Le sénateur Banks : Bien sûr. C'est la même question mais d'un point de vue différent, monsieur Elliott. Vous pouvez nous croire sur parole quand nous disons que la Garde côtière canadienne n'a aucun pouvoir de police. Elle ne pourrait pas arrêter un délinquant. Laissons de côté la sécurité des Grands Lacs. Nous ne vous interrogeons pas en ce moment sur la sécurité de la navigation ni sur les capacités de recherche et de sauvetage mais plutôt sur l'interdiction des terroristes et des attentats.

Nous avons passé avec les États-Unis un traité sur les Grands Lacs interdisant aux deux pays d'affecter des forces navales sur les Grands Lacs. Nous sommes convenus de ne jamais faire ça. Toutefois, la garde côtière des États-Unis est en soi la troisième marine au monde de par la taille. Elle a sur les Grands Lacs ce qu'on appelle des garde-côtes, qui sont quasiment des navires de guerre, car elle estime que le niveau de risque et les capacités qui sont nécessaires pour maintenir un certain degré de sécurité, à part la recherche et le sauvetage et les aides à la navigation, exigent ce genre de ressources.

Nous n'avons pas de telles ressources. À votre connaissance, votre ministère a-t-il jamais recommandé au gouvernement — et je suppose qu'il conseille de temps à autre le gouvernement — de renforcer notre présence sur les Grands Lacs pour assurer la sécurité du point de vue des intérêts canadiens et afin d'être en mesure d'arrêter les méchants ou de réprimer les délits sur les Grands Lacs? C'est le corollaire à l'argument que nous avons déjà avancé, qui est que la Garde côtière canadienne devrait être

have made, which is that the Canadian Coast Guard ought to be invested with a constabulary capacity, in and of itself, in order that it can do that job.

Does your department have in mind recommending that to the government, or has it recommended such a move to the government? If not, will it?

Mr. Elliott: We spoke a little while ago about my being reluctant to answer questions. Certainly, the government has been provided with advice with respect to vulnerabilities associated with the Great Lakes and vulnerabilities associated with our lack of adequate capacity for on-water policing.

Senator Banks: Beyond saying that — you just said that you have advised the government that these deficiencies exist —

Mr. Elliott: I am not in a position to provide specific information about specific recommendations provided to the government.

Senator Banks: Not specific, but have you provided to the government suggested remedies to that shortfall, without reference to what those might be?

Mr. Elliott: Yes.

The Chairman: Our concern, Mr. Elliott, is that when we got on to the issue of the Great Lakes, we got an anecdote about a program with which we were familiar, which we thought was a novelty. It was fine for a two-week period, but it was presented almost as though, look, we have programs like Shiprider going, so things are okay on the Great Lakes. You did not say it exactly like that, but the implication was that we have some terrific things going on, and we heard about a two-week program that we did not think amounted to much. Then you moved on.

Our concern about transparency is that, sooner or later, the committee does get a pretty clear picture of just what is going on. When it is at variance, or when we find that we have been perhaps not as diligent as we should have been in asking questions, such as: Is there anything else that we should know, we end up not getting the right or whole picture of what is happening.

When we hear words such as “There is an operations centre looking at the Great Lakes,” and then we hear that it does not provide a real-time maritime picture, and that it only works from 9 a.m. to 5 p.m. Monday to Friday, people slap their foreheads and say: “Oh, my God, there really is not anything there.” This is not a program that we should be waving the flag about at all.

What we are saying is that, although we have no doubt that what you are telling us is accurate, we do not feel that we are getting a good picture, given the snippets with which you are providing us.

investie d'un pouvoir de police pour pouvoir faire ce travail.

Votre ministère a-t-il déjà recommandé une telle mesure au gouvernement ou a-t-il l'intention de le faire? S'il ne l'a pas fait, va-t-il le faire?

M. Elliott : Nous parlions il y a un instant de mon hésitation à répondre à certaines questions. Le gouvernement a certainement reçu des conseils sur les vulnérabilités reliées aux Grands Lacs et les vulnérabilités associées à notre manque de capacité adéquate pour faire la police des Grands Lacs.

Le sénateur Banks : À part ça — vous venez en fait de dire que vous avez informé le gouvernement sur l'existence de ces carences...

M. Elliott : Je ne suis pas en mesure de donner des informations précises sur des recommandations précises adressées au gouvernement.

Le sénateur Banks : Pas précises, peut-être, mais avez-vous suggéré au gouvernement des moyens pour corriger ces carences, sans nous dire lesquels?

M. Elliott : Oui.

Le président : Notre problème, monsieur Elliott, est que, quand on parle des Grands Lacs, nous avons obtenu une anecdote au sujet d'un programme que nous connaissons et qui, pensions-nous, était une nouveauté. C'était bien pour une période de deux semaines mais on nous a présenté ça comme si tout allait bien maintenant sur les Grands Lacs grâce à des programmes comme Shiprider. Ce n'est pas exactement ce que vous avez dit mais vous avez laissé entendre que nous faisons des choses extraordinaires, alors que nous avons entendu parler d'un programme de deux semaines qui, selon nous, ne vaut pas grand-chose. Puis vous êtes passé à autre chose.

Or la raison pour laquelle la transparence est importante à nos yeux est que, tôt ou tard, le comité veut obtenir une image claire de ce qui se passe. S'il y a des carences, ou si nous constatons que nous n'avons peut-être pas fait preuve de toute la diligence voulue en posant nos questions, peut-être en demandant s'il y a autre chose que nous devrions savoir, nous finissons par constater que nous n'avons pas le droit de savoir exactement tout ce qui se passe.

Quand on nous dit qu'il « y a un centre d'opérations surveillant les Grands Lacs » et que nous entendons ensuite qu'il ne peut même pas donner une image maritime en temps réel et qu'il n'est ouvert que de neuf heures à cinq heures du lundi au vendredi, force est bien pour nous de conclure qu'il n'y a en fait rien de valable là-dedans. Ce n'est pas un programme dont nous pouvons être particulièrement fiers.

Ce que nous vous disons, c'est que, même si nous n'avons aucun doute quant à l'exactitude de vos déclarations, nous ne pensons pas recevoir une image satisfaisante de la situation avec les parcelles d'informations que vous nous donnez.

Mr. Elliott: Thank you for those comments, Mr. Chairman. If you are not getting a clear picture, that is a reflection of my poor communication skills, and not of my intention. I certainly did not, and would not do so intentionally, refer to Shiprider as a program. It was clearly a pilot project of very limited duration.

In my opening remarks, I talked about us being engaged in another limited operation, which was undertaken over only a matter of a few days, around the 2006 Super Bowl. I indicated that we thought that such projects were models for future co-operation on which we could build, but I was not meaning to suggest that they were any more than that.

The Chairman: Can we expect this summer to see Shiprider running throughout the summer months?

Mr. Elliott: I do not have any specific information on that. A number of issues were identified in relation to the pilot project that took place. I do not actually know, and maybe my colleagues do, whether there are specific plans with respect to the upcoming boating season.

Ms. MacLaren: We are not aware of any specific plans with respect to the upcoming boating season. However, an evaluation is being produced by the RCMP on both experiences, particularly the September pilot of last year. There is legal and policy work under way because there are some legal issues that we have to explore between U.S. and Canadian jurisdictions. That work is under way. We are working with Foreign Affairs, the Department of Justice, the RCMP and others to try to resolve these issues.

The Chairman: This gets back to Senator Banks' comment earlier about the sort of answers that seem to be forthcoming from your department. You have talked about process, and you have talked about many people being involved, but it has been over a long period of time. The 9/11 incident was five years ago. This study took place last year. Next year is here. The summer is upon us. We are looking for some action as opposed to, "We are consulting about having a meeting to decide whether we should think about a policy." That is the sort of answer we get back from your department. We do not find that satisfactory. We think Canadians are entitled to have these programs coming forward, and to have some confidence that the problem of the Great Lakes is being dealt with. The answer we have from you is: There are no plans to deal with it this summer.

Ms. MacLaren: Senator, the answer is: Not that we are aware of. We have not had a request, so not that we are aware of.

The Chairman: Right. I am saying that that does not cut it.

Does the Government Operations Centre exist? Is it there? You said it was functioning 24/7. Last time we asked about that, word came back to us that it was not yet in a permanent location, not really staffed and not functioning in the way it was hoped to

M. Elliott : Je vous remercie de ce commentaire, monsieur le président. Si vous n'obtenez pas une image exacte de la situation, c'est à cause de mes compétences insuffisantes en communications et non pas d'une action délibérée de ma part. Je ne voulais certainement pas dire que Shiprider est un programme, ce n'était pas mon intention. Il s'agissait clairement d'un projet pilote de durée très limitée.

Dans ma déclaration liminaire, j'ai parlé de participation à une autre opération limitée, qui a été entreprise pendant quelques jours seulement dans le cadre du Super Bowl de 2006. J'ai indiqué que les projets de cette nature sont à notre avis des modèles sur lesquels nous pourrions bâtir une coopération future, et je ne voulais absolument pas dire que c'était plus que ça.

Le président : Pouvons-nous nous attendre à ce que Shiprider fonctionne cet été?

M. Elliott : Je n'ai pas d'informations précises à ce sujet. Un certain nombre de questions ont été mises en relief au sujet de ce projet pilote. Je ne sais pas vraiment s'il y a des projets précis au sujet de la prochaine saison de navigation mais mes collègues le savent peut être.

Mme MacLaren : Nous n'avons connaissance d'aucun projet précis concernant la prochaine saison de navigation. Toutefois, la GRC prépare une évaluation des deux expériences, notamment du projet pilote de septembre dernier. Du travail juridique et d'élaboration de politiques est en cours parce qu'il y a certaines questions d'ordre juridique à analyser entre les juridictions américaine et canadienne. Ce travail est en cours. Nous travaillons avec les Affaires étrangères, le ministère de la Justice, la GRC et d'autres pour essayer de résoudre ces questions.

Le président : Cela nous ramène à la remarque du sénateur Banks sur le genre de réponses qui semblent venir de votre ministère. Vous avez parlé de processus et vous avez parlé du nombre de personnes concernées, mais cela s'est fait sur une longue période. Les attentats du 11 septembre remontent à cinq ans. Cette étude a été faite l'an dernier. Nous sommes maintenant dans l'année suivante. L'été est à nos portes. Nous attendons de l'action concrète et non pas « Nous consultons sur la possibilité de tenir une réunion pour décider si nous devrions réfléchir à une politique ». Voilà le genre de réponses que nous recevons de votre ministère et ce n'est pas satisfaisant. Nous pensons que les Canadiens ont droit à des programmes concrets pour avoir un minimum d'assurance que le problème des Grands Lacs est en cours de résolution. Or, vous nous répondez : « Il y a rien de prévu pour cet été ».

Mme MacLaren : Sénateur, la réponse est : pas à notre connaissance. Nous n'avons pas reçu de demande et nous n'avons donc pas connaissance d'un plan.

Le président : Exact. Et je vous dis que ça ne suffit pas.

Le Centre des opérations du gouvernement existe-t-il? Vous avez dit qu'il fonctionne en permanence, 24 heures sur 24. La dernière fois que nous avons posé des questions à son sujet, on nous a dit qu'il n'avait pas encore de locaux permanents, qu'il

function. What can you tell us about it now, Mr. Elliott?

Mr. Elliott: The Government Operations Centre falls within that part of the department for which my colleague Ms. Hassard is responsible, and I am sure she can elaborate.

Ms. Hassard: Thank you, Mr. Elliott. There has been a lot of progress on the Government Operations Centre in the last year or so. It is up and running. It is a 24/7 operation, and it is mostly staffed enough to carry on 24/7.

The Chairman: I am sorry, I did not hear that. It is mostly staffed, or it is staffed?

Ms. Hassard: It is staffed, but not with permanent, full-time people. There are some "secondes" and some contract workers or temporary people. It is a stable organization and is performing what we consider to be a very valuable function. It is monitoring emerging incidents and threats, and it is reporting on those. It is providing an institutional process for the coordination of federal government response to domestic incidents.

The Chairman: We recently had a 7:00 a.m. meeting at CANCOM's operation centre to see how they pulled together their reports, and we had an opportunity to talk to the staff functioning there. CANCOM has been in existence for a short period of time, but they appear to have a number of people permanently assigned there. While CANCOM is not fully staffed, their operations centre certainly is. Can we visit the Government of Canada operations centre?

Mr. Elliott: We would be happy to arrange that, Mr. Chairman.

The Chairman: Do you need much notice?

Mr. Elliott: No.

The Chairman: What if we said we would like to go tomorrow morning at 8:00?

Mr. Elliott: I cannot make it tomorrow.

The Chairman: The committee was not entirely happy with the 7:00 meeting. They would have preferred 7:30 or 7:45.

Ms. Hassard: We would be happy to accommodate you in accordance with your schedule. I should say the operations centre is somewhat under construction because it is in a location where it required more suitable accommodation, and that process is under way right now. However, they are still functioning. You may need to take that into account.

The Chairman: You are making it sound like the Senate, which is under construction permanently.

Senator Campbell: — and not functioning 24/7.

I would like to take this discussion from the big, broad picture, perhaps, down to a more local level. Would the Government Operations Centre be responsible if there was an earthquake in

n'avait pas vraiment de personnel et qu'il ne fonctionnait pas comme on l'avait espéré. Que pouvez-vous nous en dire aujourd'hui, monsieur Elliott?

M. Elliott : Le Centre des opérations du gouvernement relève de la partie du ministère dont ma collègue Mme Hassard est responsable et je suis sûr qu'elle pourra vous donner des précisions.

Mme Hassard : Merci, monsieur Elliott. Il y a eu beaucoup de progrès avec le Centre des opérations de gouvernement depuis un an à peu près. Il est opérationnel. C'est une opération 24 heures sur 24, sept jours sur sept, et il a presque suffisamment de personnel pour fonctionner en permanence.

Le président : Veuillez m'excuser, je n'ai pas bien entendu. Il a presque assez de personnel ou il a assez de personnel?

Mme Hassard : Il a du personnel mais pas du personnel permanent à temps plein. Il y a des personnes détachées et des personnes à contrat ou temporaires. C'est une organisation stable qui exerce ce que nous estimons être une fonction précieuse. Il surveille les incidents et les menaces sur le point d'éclater et il en fait rapport. Il fournit un processus institutionnel pour coordonner la réponse du gouvernement fédéral aux incidents intérieurs.

Le président : Nous avons récemment visité le centre des opérations de CANCOM à 7 h 00 du matin pour voir comment les rapports étaient préparés, et ça nous a donné l'occasion de discuter avec le personnel. CANCOM existe depuis peu mais il semble avoir un certain nombre d'employés permanents. Bien qu'il n'ait pas encore un effectif complet, le centre des opérations a certainement tout son personnel. Pourrions-nous visiter le Centre des opérations du gouvernement du Canada?

M. Elliott : Nous serons très heureux d'organiser votre visite, monsieur le président.

Le président : Vous faut-il beaucoup de préavis?

M. Elliott : Non.

Le président : Que diriez-vous si nous voulions le visiter demain matin à 8 h 00?

M. Elliott : Je ne pourrai pas y être demain.

Le président : Le comité n'était pas tout à fait satisfait d'une visite à 7 heures du matin. Il aurait préféré 7 h 30 ou 7 h 45.

Mme Hassard : Nous organiserons avec plaisir votre visite à l'heure qui vous conviendra. Je dois dire que le Centre des opérations est encore un peu en construction car il se trouve dans un endroit où il avait besoin de locaux mieux adaptés, et ce processus est en cours maintenant. Toutefois, il fonctionne. Je tenais simplement à vous prévenir.

Le président : J'ai l'impression que c'est comme le Sénat, qui est toujours en construction.

Le sénateur Campbell : ... et ne fonctionne pas 24 heures sur 24.

J'aimerais ramener la discussion à un niveau un peu plus local. S'il y avait un tremblement de terre à Vancouver, le Centre des opérations du gouvernement interviendrait-il? J'essaie de savoir

the city of Vancouver? I am trying to figure out what role you would play. Vancouver gets hit by an earthquake. Virtually all communications within the city are down, although we have a hardened emergency response centre and I am fairly certain it would be running. We contact your people. What then happens? Do you arrange for equipment or the army? Certainly, I know that at the municipal level I would have no capacity as mayor. I could request the army, but we have no military there. We have our militia there. What would happen from Ottawa?

Ms. Hassard: You have picked one of the nightmare scenarios.

Senator Campbell: Absolutely.

Ms. Hassard: It would be a catastrophic disaster in our estimation, and it would likely require marshalling the resources of just about every resource we have at the disposal of the federal government, and probably also our neighbours to the south.

Senator Campbell: Would you do that?

Ms. Hassard: Yes. That is the role of the government centre. In a case like that, the municipality is overwhelmed. The province needs help. It is up to us to represent the Canadian interest in attempting to assist. Requests for military assistance would be coordinated through the Government Operations Centre. Obviously, there are some military assets in the region. There are also some heavy urban search-and-rescue teams, one in British Columbia, one in Calgary, one in Manitoba, as well as several in the northern United States.

Senator Campbell: That works a lot better when it is not your community that gets hit and you do not have to try to get to where you are going, but I understand what you are saying: You would step in and say, "Okay. Here is the equipment, the manpower, the hospitals, the whole nine yards." You would step in and do that?

Ms. Hassard: You make it sound as though it were a straightforward exercise.

Senator Campbell: No, I know it is not. I would like to know who will do that. That is all I am asking. We need everything, and that is what we would need. You would be the ones to coordinate that exercise and work towards the end goal?

Ms. Hassard: Yes. We have regional staff in Alberta. In a case like that, we would very likely send staff to the area. There would be all kinds of coordination going on with Health Canada and with the private sector, if airlift were required. This would be an enormous coordination.

Senator Campbell: Would you take over the coordination of it all? Would you step in and be the leader?

Ms. Hassard: That would depend very much on what the province was doing — and we would be in contact with the province — if, as you indicate in the scenario you are positing, the scenario is one where the Emergency Operation Centre is still standing. Normally, if it is the kind of event where we can make

quel est son rôle. Supposons que la quasi-totalité des communications sont interrompues dans la ville, bien que nous ayons un centre de réponse d'urgence protégé et que je suis pratiquement certain qu'il fonctionnerait encore. Nous prenons contact avec votre Centre. Que se passe-t-il ensuite? Organisez-vous l'envoi d'équipement ou de l'armée? Je sais, comme maire que la municipalité n'aurait quasiment aucune capacité. Je pourrais demander l'armée mais il n'y a pas d'armée sur place. Nous avons notre milice. Que pourrait faire Ottawa?

Mme Hassard : Vous venez de choisir l'un des scénarios cauchemardesques.

Le sénateur Campbell : Absolument.

Mme Hassard : Ce serait une terrible catastrophe qui exigerait probablement la mobilisation de la quasi-totalité des ressources dont dispose le gouvernement fédéral, et probablement aussi de nos voisins du Sud.

Le sénateur Campbell : C'est ce que vous feriez?

Mme Hassard : Oui. C'est précisément le rôle du Centre du gouvernement. Dans un cas comme celui-là, la municipalité est débordée. La province a besoin d'aide. C'est à nous qu'il appartient de représenter l'intérêt canadien en prêtant assistance. Les demandes d'aide militaire seraient coordonnées par le truchement du Centre des opérations du gouvernement. Évidemment, il y a certaines ressources militaires dans la région. Il y a quelques équipes urbaines de recherche et de sauvetage, une en Colombie Britannique, une à Calgary, une au Manitoba, ainsi que plusieurs dans le nord des États-Unis.

Le sénateur Campbell : Ça marche beaucoup mieux si ce n'est pas votre communauté qui est touchée et que vous n'avez pas à essayer d'aller là où vous devez aller, mais je crois comprendre que vous nous dites que vous interviendriez en fournissant de l'équipement, du personnel, des hôpitaux et tout le reste. C'est donc ce que vous feriez?

Mme Hassard : Vous donnez l'impression que ce serait un exercice assez simple.

Le sénateur Campbell : Non, je sais que ce ne serait pas simple. Je veux simplement savoir qui se chargerait de tout ça. C'est tout ce que je demande. Nous aurions besoin de tout et c'est vous qui seriez donc chargés de coordonner cet exercice et de produire des résultats?

Mme Hassard : Oui. Nous avons un personnel régional en Alberta. Dans un cas comme celui-là, nous enverrions probablement du personnel dans la région. Il y aurait toute sortes d'activités de coordination avec Santé Canada et avec le secteur privé, surtout s'il fallait une capacité de transport aérien. L'effort de coordination serait énorme.

Le sénateur Campbell : Vous chargeriez-vous de toute cette coordination? Seriez-vous le leader de l'opération?

Mme Hassard : Tout dépendrait de ce que la province pourrait faire — et nous serions en contact avec elle — si, comme vous l'indiquez dans votre scénario, le Centre des opérations d'urgence continuait de fonctionner. Normalement, si nous avons encore la possibilité de nous rendre sur place, nous irions dans ce Centre de

our way there, we would make our way to that op. centre with the RCMP and with Canadian Forces, in which case we are sitting with them in joint communication, so that the situation can be managed from one location. It is much easier that way. It would depend to a certain extent on the level of communication that was left.

Senator Day: I have a number of questions with respect to the Government Operations Centre as well, but now that we have decided to visit, perhaps I will leave my questions until that time.

Are you working towards interoperability in all of this activity? You will not take the Prime Minister and all the ministers to what is left of an operations centre in the lower mainland of British Columbia, but the Prime Minister and the minister could well have a role to play in communications and in reassuring the public. What interoperability exists between this national operation centre here and the various operation centres across the country?

Ms. Hassard: We have full connectivity with all the provincial and territorial operations centres on the emergency management side. We generally use the same software product so it does make our communications a bit easier in a particular event.

Clearly, what you are also talking about is the public communications aspect of disaster response and disaster management. That is one area where there are relationships between the public safety ministers and the communications community, right across the country. I think we are all well aware that the public demands finely tuned communications right at the start of a disaster. It is something on which we put a lot of time and emphasis, to get it right.

Senator Day: Do you do a "lessons learned" study of other situations? I am thinking about New Orleans and the problem they had there between different command centre jealousy and the inability to coordinate the activity. Do you take a look at those kinds of things and work on a better plan for the next happening?

Ms. Hassard: Yes, the last year has taught us a lot about disaster management. In our study of other people's disasters, we have found that usually three things go wrong: One is clarity of roles and responsibilities, one is communication, and the last one is the lack of a common operating picture. You need all of those things in order to make the decisions. Probably of the three, the first one is the most critical. It is also perhaps the most difficult to achieve because you really have to get all of the players, whether it is provinces, territories, municipalities, first responders, private sector or voluntary organizations, to see themselves in the overall plan. Yes, we try very hard to learn the lessons from those other events, in particular Katrina and the London bombings, because they are so recent and relevant, and so disastrous.

Senator Day: You indicated that your philosophy is that the first responder is the municipality. That is clear. It may be a provincial or a federal role, depending upon the extent of the

opérations d'urgence avec la GRC et avec les Forces canadiennes, auquel cas nous aurions des communications communes afin que la situation puisse être gérée à partir d'un endroit unique. C'est beaucoup plus facile comme ça. Tout dépendrait dans une certaine mesure des communications qui resteraient possibles.

Le sénateur Day : J'ai aussi plusieurs questions concernant le Centre des opérations du gouvernement mais, puisque nous venons de décider de le visiter, je vais les garder pour une autre fois.

Travaillez-vous vers l'interopérabilité dans toute cette activité? Vous n'allez pas emmener le premier ministre et tous les ministres dans ce qui resterait d'un Centre des opérations du sud de la Colombie-Britannique, mais le premier ministre et le ministre pourraient fort bien avoir un rôle à jouer dans les communications et pour rassurer la population. Quelle interopérabilité y a-t-il entre ce Centre national des opérations, ici, et les divers centres des opérations du reste du pays?

Mme Hassard : Nous avons une connectivité totale avec tous les centres des opérations provinciaux et territoriaux du point de vue de la gestion des crises. Nous utilisons généralement le même logiciel, ce qui rendrait nos communications un peu plus faciles dans un tel cas.

Vous soulevez clairement la question des communications publiques en cas de catastrophe. C'est un domaine dans lequel il y a des relations entre les ministres de la Sécurité publique et la communauté des communications, dans tout le pays. Je pense que nous sommes parfaitement conscients que le public exigerait un système de communication très efficace dès le début de l'intervention. C'est une chose à laquelle nous consacrons beaucoup de temps et d'attention pour que ça marche bien.

Le sénateur Day : Faites-vous un exercice de « leçons apprises » à partir d'autres situations? Je songe à la Nouvelle-Orléans et aux problèmes qu'il y a eu là-bas entre les différents centres de commandement qui se jalouaient et qui étaient incapables de coordonner leurs activités. Analysez-vous ce genre de choses afin de dresser un meilleur plan pour la prochaine fois?

Mme Hassard : Oui, nous avons beaucoup appris l'an dernier sur la gestion des catastrophes. Dans notre étude des catastrophes qui éclatent ailleurs, nous avons constaté qu'il y a généralement trois choses qui ne vont pas : les rôles et responsabilités ne sont pas clairement définis, il y a des problèmes de communication, et on n'a pas d'image unique commune des opérations. Il faut ces trois éléments pour prendre des décisions. Des trois, c'est probablement le premier qui est le plus important. C'est peut-être aussi le plus difficile à régler car il faut s'assurer que tous les acteurs, que ce soient les provinces, les territoires, les municipalités, les premiers intervenants, le secteur privé ou les organisations bénévoles, se considèrent comme des éléments du plan global. Oui, nous essayons très fort de tirer les leçons de ces autres événements, et nous l'avons fait en particulier avec Katrina et les attentats de Londres parce qu'ils étaient très récents, pertinents et tout à fait catastrophiques.

Le sénateur Day : Vous avez dit que, dans votre système, le premier intervenant est la municipalité. C'est clair. Il peut aussi y avoir un rôle provincial ou fédéral, selon l'ampleur des dégâts.

damage done. Let us go back to the program that you referred to earlier. I think Mr. Elliott referred to it during his introductory comments of the Joint Emergency Preparedness Program, the JEPP?

Ms. Hassard: That is correct.

Senator Day: Is that still funded? Is it still in existence? Was it funded in the last round?

Ms. Hassard: It does still exist. If I am correct, it costs \$4.7 million per year.

Senator Day: Is that continuing?

Ms. Hassard: Yes, it is.

Senator Day: Either you or Ms. MacLaren indicated that 90 per cent of that funding found its way from the federal government, through the provincial coffers and down to the municipalities?

Ms. Hassard: That is correct.

Senator Day: Therefore, 10 per cent stays with the provincial government, administrative fees or whatever.

This committee had the opportunity to meet a number of first responders in a number of different communities, and I can remember the comment more than once that they found it very difficult to acquire the equipment that they felt they needed to do the job that was expected of them. They were not blaming it on the province; they were blaming it on the federal government. They knew it was a federal government program, but they wondered why they could not deal directly with the federal government on this. We understand the political structure that we have, but is there any way that this could be improved? Do you work on a protocol with the provincial government to ensure that they do not put too onerous an obligation on the municipality and say: "You pay for 75 per cent of this or we will not allow you to buy it."? If the municipality wants a new fire truck or a decontamination spot, they are told by the province: "No, you do not need one because there is one 300 kilometres away." Do you leave all of that up to the province to make those decisions? The province determines what the municipality can do. The municipality makes a request but they cannot participate in the way that they feel they should. What control, if any, do you have over that situation, or do you just pass a cheque over to the province and let them deal with it?

Ms. Hassard: The funding formula is such that there are some national priorities set in it as well. It is a well-established, well-run program, if I say so myself.

Senator Day: Let me interrupt you, because that does not get there. There are people at the other end, namely the first responders, the number one priority guys, who are not saying that it is well established and well run. They are frustrated and are not able to get what they feel — or you feel — they should be getting. Therefore I do not think we can start by saying that it is a well-established, well-run program.

Revenons au programme dont vous parliez un peu plus tôt, le Programme conjoint de protection civile, PCPC, que M. Elliott avait mentionné dans sa déclaration liminaire.

Mme Hassard : C'est exact.

Le sénateur Day : Est-il encore financé? Existe-t-il toujours? A-t-il obtenu des crédits dans le dernier budget?

Mme Hassard : Oui, il existe encore. Si je ne me trompe, il coûte 4,7 millions de dollars par an.

Le sénateur Day : Donc, il continue?

Mme Hassard : Oui.

Le sénateur Day : Vous-même ou Mme MacLaren avez indiqué que 90 p. 100 des crédits sont acheminés par le gouvernement fédéral aux provinces qui les donnent ensuite aux municipalités.

Mme Hassard : C'est exact.

Le sénateur Day : Donc, 10 p. 100 restent avec le gouvernement provincial, en frais administratifs ou autres.

Le comité a eu l'occasion de rencontrer un certain nombre de premiers intervenants de plusieurs collectivités différentes et je me souviens que plusieurs ont dit qu'il leur était très difficile d'acquérir le matériel dont ils estimaient avoir besoin pour faire le travail qu'on attendait d'eux. Aucun n'adressait de reproche à la province mais plutôt au gouvernement fédéral. Tous savaient qu'il s'agit d'un programme fédéral et ils se demandaient pourquoi ils ne pouvaient pas transiger directement avec lui sur cette question. Nous connaissons tous notre système politique mais n'y aurait-il pas moyen d'améliorer cette situation? Ne pourriez-vous pas négocier un protocole d'entente avec les gouvernements provinciaux pour faire en sorte qu'ils n'imposent pas d'obligation trop lourde aux municipalités en leur disant par exemple : « Si vous ne payez pas 75 p. 100 de cet équipement, nous ne vous autoriserons pas à l'acheter »? Si une municipalité veut acheter un nouveau camion de pompiers ou un appareil de décontamination, la province lui dit : « Non, vous n'en avez pas besoin car il y en a un autre à 300 km de chez vous ». Accordez-vous toute latitude à la province pour prendre ce genre de décision? La province décide de ce que peut faire la municipalité. La municipalité peut formuler une demande mais elle ne peut pas participer comme elle souhaiterait. Quel est votre pouvoir dans ce contexte, si vous en avez un, ou vous contentez-vous d'envoyer un chèque à la province en la laissant faire ce qu'elle veut?

Mme Hassard : La formule de financement tient compte de certaines priorités nationales. C'est un programme bien établi, et bien géré je me permets de le dire.

Le sénateur Day : Permettez-moi de vous interrompre, vous ne répondez pas à la question. Il y a des gens à l'autre bout de la chaîne, les premiers intervenants, qui sont la priorité numéro 1 et qui ne disent pas que c'est un programme bien établi et bien géré. Ils sont frustrés parce qu'ils ne peuvent pas obtenir ce qu'ils pensent — ou que vous pensez — qu'ils devraient obtenir. Il ne me semble donc pas opportun de commencer votre réponse en disant que c'est un programme bien établi et bien géré.

Ms. Hassard: It is also an oversubscribed program, which may be the source of some of the frustration.

Senator Day: Who subscribes to the program, the municipality or the province?

Ms. Hassard: It is funded through the province. That is the basis of our agreement. As I indicated, however, the vast majority of the funding does go to the municipalities. It is a long-running program. There was an evaluation not that long ago but I think it is something where, if there are continuing concerns, we will be looking at them.

Senator Day: What are you doing to find out about these continuing concerns? We put them in our reports. We give you comments from municipalities. We know there are continuing concerns. If the provinces are asking for more than is available, what recommendations are being made to provide that extra funding? Are you content that enough funds are reaching the municipalities so that the municipalities can do the job that is expected of them in the event of an emergency?

Ms. Hassard: In answer to that, we support the program. We would like to see it enhanced. We think there is room for it being enhanced.

Senator Day: How much did you say, \$4 million a year?

Ms. Hassard: It was \$4.7 million.

Senator Day: It could use how much, ten times, to get the job done properly?

Ms. Hassard: I am not sure how much more would be adequate. It is one of those things that is oversubscribed, but you may find that some of the requesters have not put forward their ideas because they know there is a limited pot of money.

Senator Day: What role is your department playing in ensuring that the needs and concerns of the entity that you have identified as "the first people up-front," that is, the ones standing there looking after the problem, are able to make their input into your planning process?

Ms. Hassard: We have regular discussions with our colleagues in the emergency management community. I am aware of the pressures for further funding. We certainly are promoters of the program.

Senator Day: Do municipal fire chiefs and police officers provide input on their needs or do they go first to their provinces, which might sanitize the needs before they take them to PSEPC?

Ms. Hassard: We have a federal-provincial-territorial fora. Recently, we established a domestic group on emergency management, which includes chiefs of police and associations of first responders. We have regular meetings with them and emergency management services people.

Senator Day: Does that domestic group contact help you to establish their needs?

Ms. Hassard: They have told us that the program should be enhanced.

Mme Hassard : C'est aussi un programme qui est sursouscrit, ce qui est peut-être la source de leur frustration.

Le sénateur Day : Qui y participe, la municipalité ou la province?

Mme Hassard : Le programme est financé par le truchement de la province. C'est le fondement de l'entente. Comme je l'ai dit, toutefois, la majeure partie des crédits va aux municipalités. C'est un programme qui existe depuis longtemps. Il a fait l'objet d'une évaluation il n'y a pas très longtemps mais je peux vous dire que nous sommes prêts à nous pencher sur les préoccupations qui peuvent exister à son sujet.

Le sénateur Day : Que faites-vous pour prendre connaissance de ces préoccupations? Nous en parlons dans nos rapports. Nous vous communiquons les préoccupations des municipalités. Nous savons qu'elles en ont. Si les provinces demandent plus que ce qui est disponible, quelles recommandations faites-vous pour leur fournir des crédits supplémentaires? Estimez-vous que les municipalités reçoivent assez d'argent pour faire le travail qu'elles sont censées faire dans une situation d'urgence?

Mme Hassard : Je vous réponds en disant que nous appuyons le programme. Nous aimerions qu'il soit bonifié. Nous pensons qu'il serait possible de l'améliorer.

Le sénateur Day : Quel est son budget annuel, 4 millions?

Mme Hassard : C'était 4,7 millions de dollars.

Le sénateur Day : Si on voulait faire le travail correctement, combien faudrait-il mettre d'argent? Dix fois plus?

Mme Hassard : Je ne sais pas quel serait le montant adéquat. C'est un programme qui est sursouscrit mais vous constaterez peut-être que certains des demandeurs n'ont pas proposé d'idées parce qu'ils savent que le budget est limité.

Le sénateur Day : Que fait votre ministère pour s'assurer que les besoins et préoccupations de l'entité que vous avez appelée « les gens de première ligne », c'est-à-dire ceux qui sont là pour s'occuper du problème, puissent contribuer à votre processus de planification?

Mme Hassard : Nous discutons régulièrement avec nos collègues de la communauté de gestion des crises. Je sais qu'il y a des pressions financières. Nous sommes des défenseurs ardents du programme.

Le sénateur Day : Les chefs des services de pompiers et de police des municipalités vous communiquent-ils leurs besoins ou doivent-ils passer par la province qui élaguera peut-être la liste avant de la communiquer à SPPCC?

Mme Hassard : Il y a une tribune fédérale-provinciale-territoriale. Nous avons récemment mis sur pied un groupe de gestion des crises comprenant des chefs de services de police et d'associations de premiers intervenants. Nous les rencontrons à intervalles réguliers avec les gens des services de gestion des crises.

Le sénateur Day : Ce groupe vous contacte-t-il pour vous communiquer leurs besoins?

Mme Hassard : Il nous a dit que le programme devrait être renforcé.

Senator Day: On that program, and dealing with the municipalities, is the protocol the same for each province? I would like to know whether there is a funding mechanism in place. For example, do all three levels of government contribute to the cost of the program? Is that public knowledge?

Ms. Hassard: I would be surprised if it were not public knowledge, and so I have no difficulty in providing that to the committee — how the criteria are applied. Each year there is a process with a call letter and requests for proposals, following which the criteria are set up. We can include that in our undertakings.

Senator Day: Am I correct in assuming that it is a three-level funding mechanism?

Ms. Hassard: Yes. Often the municipalities contribute, as well as the provinces.

Senator Day: Are they required to contribute?

Ms. Hassard: I do not believe so.

Senator Day: If municipalities were required to contribute where their provinces control what they can borrow, then the provinces, in effect, are controlling all of it. For example, a municipality might want to buy a new fire truck but cannot receive permission to do so from the provincial government. You said that the money is available but it cannot always flow down to the municipalities. I look forward to exploring that more.

The Chairman: Can you give us the amount of oversubscription in the Joint Emergency Preparedness Program?

Ms. Hassard: I would have to obtain that information and send it to the committee.

The Chairman: Yes, please. Mr. Elliott, the committee has been recommending for some time that your department audit the capacity for continuity of business in all other government departments. That was not a function that it had taken on at that time. Has PSEPC since taken that on, or does it plan to take it on?

Mr. Elliott: The short answer, Mr. Chairman, is yes. We have begun to work with departments and agencies on their business continuity planning.

Ms. Hassard: We took up this role as a result of the national security policy. A small unit within the department is developing expertise on business continuity planning. A standard for business continuity planning in government was issued by Treasury Board. We recently sent a questionnaire to federal departments asking them to benchmark their progress on their business continuity plans. We have embarked upon this as a role for PSEPC. We anticipate growth in that area so the department can develop the expertise required to provide assistance.

The Chairman: Could you provide the committee with the Treasury Board standard and the questionnaire, please?

Ms. Hassard: Yes.

Le sénateur Day : Pour ce programme, le protocole est-il le même avec chaque province? J'aimerais savoir s'il y a un mécanisme de financement. Par exemple, est-ce que les trois paliers de gouvernement contribuent au financement? Est-ce une information publique?

Mme Hassard : Je serais surprise que ce ne soit pas une information publique et je n'ai donc aucun problème à vous dire quels sont les critères. Chaque année, il y a un processus comprenant une lettre d'appel et des demandes de propositions, après quoi on fixe les critères. Nous pourrions vous envoyer cette information.

Le sénateur Day : Ai-je raison de penser qu'il y a un mécanisme de financement à trois paliers?

Mme Hassard : Oui. Souvent les municipalités contribuent au financement, ainsi que les provinces.

Le sénateur Day : Sont-elles obligées d'y contribuer?

Mme Hassard : Je ne crois pas.

Le sénateur Day : Si les municipalités étaient obligées de contribuer alors que leur province contrôle ce qu'elles peuvent emprunter, ce seraient en fait les provinces qui contrôleraient tout. Par exemple, une municipalité pourrait vouloir acheter un nouveau camion de pompiers mais ne pas obtenir l'autorisation de son gouvernement provincial. Vous dites qu'il y a de l'argent qui est disponible mais qu'il n'est pas toujours acheminé aux municipalités. J'ai l'intention d'examiner cette question en détail.

Le président : Pouvez-vous nous donner le taux de souscription au Programme conjoint de protection civile?

Mme Hassard : Je devrai obtenir cette information et vous l'envoyer.

Le président : Oui, s'il vous plaît. Monsieur Elliott, le comité recommande depuis un certain temps que votre ministère entreprenne une vérification de la capacité de tous les autres ministères d'assurer la continuité des services. C'est une chose qu'il n'avait pas faite à ce moment-là. Est-ce que c'est maintenant fait ou avez-vous l'intention de le faire?

M. Elliott : En bref, monsieur le président, oui. Nous avons commencé à travailler avec les ministères et agences au sujet de leurs plans de continuité des services.

Mme Hassard : Nous avons assumé cette fonction à la suite de l'adoption de la politique nationale sur la sécurité. Il y a au ministère un petit service qui acquiert peu à peu l'expertise voulue sur la continuité des services. Le Conseil du Trésor a publié une norme à ce sujet. Nous avons récemment envoyé un questionnaire aux ministères fédéraux pour leur demander de faire le point sur leurs plans de continuité des services. Nous avons assumé ce rôle pour SPPCC. Nous prévoyons une expansion de ce secteur pour que le ministère puisse acquérir l'expertise requise afin de prêter assistance.

Le président : Pourriez-vous donner la norme du Conseil du Trésor et le questionnaire au comité?

Mme Hassard : Oui.

The Chairman: On behalf of the committee, I should like to thank you, Mr. Elliott, and your colleagues for your testimony today. We look forward to future opportunities to hear from you.

Mr. Elliott: Thank you, Mr. Chairman and senators. Certainly, we will follow up on the information requested by the committee. We look forward to further discussions.

The Chairman: Honourable senators, we have before us today Mr. Louis Ranger, Deputy Minister of Transport, Infrastructure and Communities. Mr. Ranger has worked for the federal government since 1974 in a variety of roles. He was appointed Deputy Minister of Transport, Infrastructure and Communities in February of 2006.

Mr. Ranger, this is your first appearance before our committee. We look forward to hearing from you.

Mr. Ranger is accompanied by two other officials from Transport Canada: Marc Grégoire, Assistant Deputy Minister for Safety and Security, and Margaret Purdy, who is Special Adviser to the Deputy Minister.

Louis Ranger, Deputy Minister, Transport Canada: Good afternoon, honourable senators. I welcome this opportunity to talk with you this afternoon about transportation security in Canada.

Before I proceed further, I would like to extend our sincere condolences on the loss of your colleague, Senator Mike Forrestall. Both as a parliamentary secretary and a dynamic committee member, Senator Forrestall made an important contribution to the Canadian transportation sector. He will be missed.

[Translation]

My colleagues today are Ms. Margaret Purdy and Mr. Marc Grégoire.

[English]

Ms. Purdy is known as one of the top security experts in Canada. I have had the blessing of having her advice in the last few years. Mr. Grégoire has a career path similar to mine, a very impressive academic background as an engineer, and also is a pilot, with long experience in transportation. I am very pleased that they are with me here this afternoon.

I have a long speech, which is available for the record, but I will give you the short version.

Let me start by looking back briefly. In all modes of transportation in Canada, safety has always been a priority and a main line of business, but safety and security are not synonymous. Safety risks come from unintended failures, errors and misfortunes, whereas security risks come from a deliberate or a malicious attempt to disrupt, disable and destroy. We admit security was a second tier concern in the transportation sector in Canada, except for the aviation mode, before September 11. Security programs were certainly in place in other modes, but

Le président : Au nom du comité, je vous remercie, monsieur Elliott, ainsi que vos collègues, de votre témoignage aujourd'hui. Je suis sûr que nous aurons l'occasion de nous revoir.

M. Elliott : Merci, monsieur le président et sénateurs. Sachez que nous ferons le suivi des informations que vous avez demandées. Nous serons toujours prêts à venir devant le comité.

Le président : Honorables sénateurs, nous accueillons maintenant M. Louis Ranger, sous-ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités. M. Ranger est fonctionnaire fédéral depuis 1974. Il a occupé divers postes et a été nommé sous-ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités en février 2006.

Monsieur Ranger, c'est la première fois que vous comparez devant notre comité et vous aurez toute notre attention.

M. Ranger est accompagné de 2 autres représentants de Transports Canada : Marc Grégoire, sous-ministre adjoint, Groupe de la sécurité et sûreté, et Margaret Purdy, conseillère spéciale auprès du sous-ministre.

Louis Ranger, sous-ministre, Transports Canada : Bon après-midi, sénateurs. Je suis heureux de pouvoir m'adresser à vous aujourd'hui sur les questions de sécurité des transports.

Avant de continuer, je tiens à exprimer nos plus sincères condoléances pour la disparition de votre collègue, le sénateur Mike Forrestall. Le sénateur Forrestall a contribué de manière importante au secteur canadien des transports à titre de secrétaire parlementaire puis de membre dynamique du comité. Il sera sincèrement regretté.

[Français]

Les collègues qui m'accompagnent aujourd'hui sont Mme Margaret Purdy et M. Marc Grégoire.

[Traduction]

Mme Purdy est l'un des premiers experts du Canada sur les questions de sécurité. J'ai la chance de pouvoir bénéficier de ses conseils depuis plusieurs années. M. Grégoire a fait une carrière semblable à la mienne : il a une formation universitaire très impressionnante d'ingénieur, c'est aussi un pilote, et il a une longue expérience des transports. Je suis très heureux qu'il soit avec moi cet après-midi.

J'ai un long discours dont je vais vous remettre le texte mais je ne vous lirai que la version raccourcie.

Commençons par une rétrospective. La sécurité a toujours été une priorité dans tous les modes de transport au Canada, mais sécurité et sûreté ne sont pas synonymes. Les risques à la sécurité découlent de défaillances imprévues, d'erreurs et de malchance, alors que les risques à la sûreté découlent de tentatives délibérées ou criminelles de perturber, d'interrompre ou de détruire. Avant le 11 septembre, nous l'admettons, la sûreté était une préoccupation secondaire dans le secteur des transports au Canada, sauf dans le mode aérien. Certes, il y avait aussi des

primarily to prevent or reduce vandalism, theft and other crimes.

The first international counterterrorism conventions were signed in the 1960s. They dealt mainly with aviation security threats. This reflected the fact that from the 1960s to the early 1980s, airplane hijackings and hostage takings were almost synonymous with the word "terrorism," but only rarely did these events touch North America.

[Translation]

Naturally, everything changed in 1985 when bombs exploded at nearly the same time onboard flight 182 of Air India and at the Narita airport in Japan. As you know, those events had been organized in Canada.

[English]

Our aviation security programs in 1985 met or exceeded international civil aviation standards, but the Air India and Narita events told us that we needed to broaden our perspective to take into account new possibilities. As a direct result of Air India and Narita, Canada was the first nation to demand the matching of passengers and baggage on international flights and among the first to impose background checks on airport employees. This put Canada in a leadership role internationally in civil aviation security, a position we continue to hold.

Of course, September 11 attacks had an undeniable aviation focus. We learned from these attacks that we had to bolster aviation security to deal with previously unthinkable acts of violence. However, September 11 also prompted major reviews, not only in Canada but globally, on how to enhance protection of ports and waterways, rail and urban transit systems, ferries, trucking, bridges and tunnels, and so on. We had to consider security in a new light and we needed to plan for many new scenarios.

[Translation]

As many of you may know, I have spent most of my career at Transport Canada. I was there when major changes were brought about in the transportation sector in the eighties and nineties. And I can tell you that the period following 9/11 saw more changes again, as radical and ambitious as the previous ones.

[English]

An unprecedented level of attention and action on the security front over the past years has enveloped and preoccupied not only Transport Canada but the entire Canadian transportation industry. I am extremely proud of Canada's transportation security accomplishments and of the leadership that Transport

programmes de sûreté dans les autres modes mais c'était essentiellement pour prévenir ou réduire le vandalisme, le vol et d'autres actes criminels similaires.

Les premières conventions internationales contre le terrorisme remontent aux années 60 et portaient essentiellement sur les menaces à la sûreté des transports aériens. Ceci s'explique par le fait que, des années 60 au début des années 80, détournements d'avions et prises d'otages étaient quasiment synonymes de terrorisme mais se produisaient rarement en Amérique du Nord.

[Français]

Naturellement, tout a changé en 1985 lorsque des bombes ont explosé quasi simultanément à bord du vol 182 de Air India et à l'aéroport Narita au Japon. Comme on le sait, ces événements avaient été amorcés au Canada.

[Traduction]

En 1985, nos programmes de sûreté de l'aviation atteignaient ou dépassaient les normes de l'aviation civile internationale mais les attentats d'Air India et de Narita nous ont appris que nous devions élargir notre champ d'analyse et tenir compte de nouveaux risques. Directement à la suite d'Air India et de Narita, le Canada fut le premier pays à exiger la concordance des passagers et des bagages sur les vols internationaux, et l'un des premiers à imposer une vérification approfondie des antécédents des employés des aéroports. Le Canada est ainsi devenu un chef de file international sur le plan de la sûreté de l'aviation civile, ce qu'il est encore aujourd'hui.

Évidemment, les attentats du 11 septembre étaient axés sur l'aviation. Ils nous ont appris qu'il fallait renforcer la sûreté des transports aériens pour empêcher des actes de violence autrefois inimaginables. Toutefois, le 11 septembre a aussi provoqué une révision en profondeur non seulement au Canada mais mondialement des méthodes susceptibles de rehausser la protection des ports et des voies d'eau, des chemins de fer et des transports publics urbains, des traversiers, du camionnage, des ponts et des tunnels, etc. Nous avons été forcés d'envisager la sûreté d'une manière tout à fait nouvelle en essayant de nous préparer à beaucoup de nouveaux scénarios.

[Français]

Comme beaucoup d'entre vous le savez, j'ai passé la plus grande partie de ma carrière à Transports Canada. J'étais sur place lors des transformations dans le secteur des transports dans les années 1980 et 1990. Et je peux vous dire que la période qui a suivi le 11 septembre a été le théâtre de changements tout aussi draconiens et ambitieux.

[Traduction]

Il y a depuis plusieurs années, non seulement à Transports Canada mais dans tout le secteur canadien du transport, un niveau sans précédent d'attention et d'action sur les questions de sûreté. Je suis extrêmement fier des accomplissements du Canada dans ce domaine et du leadership exercé par Transports Canada.

Canada has displayed, starting with the Herculean task of dealing with the hundreds of aircraft and thousands of passengers diverted to Canadian airports on September 11.

However, Transport Canada has not done, and cannot do it all when it comes to transportation security — far from it. Just as Canada's transportation system is a complex patchwork, so too are the arrangements and responsibilities for security.

[Translation]

The owners and providers of networks have a major role to play in this matter. Provinces, territories and municipalities also share the responsibility to use or to regulate various components of our transportation network. Employees in the transportation industry, who number about a million across the country, are also essential partners for ensuring safety.

[English]

Together we have been running a security marathon, literally, since September 11. I will not go over the long list of all our accomplishments since 2001 in terms of new legislation, new programs, new organizations, and new funding commitments of more than \$3.5 billion. All this information is publicly available. I would like to take a few minutes, however, to talk about the challenges of making choices when it comes to transportation security.

[Translation]

Every day, we wonder if we have established the levels and types of safety measures that are required to face threats that are difficult to detect and prevent.

[English]

The list of transportation attack scenarios is endless, and so too is the list of potential vulnerabilities. We could reduce the risk to zero but on that day, no goods or passengers would move. That is probably true also for safety. We could divert the entire budget of Transport Canada and still have no guarantee of protection from attacks.

The smart approach, to use a popular term, and indeed the only appropriate approach in public policy terms, is to embrace risk management and to base choices on the best possible analysis of threats, vulnerabilities and impacts. We recognize that we cannot protect everything. We must focus our efforts and resources on those areas that pose the greatest risks.

[Translation]

Risk management has two objectives: reduce the probability of negative events and, when they happen, mitigate their consequences.

sur de nombreux plans, en commençant par la tâche herculéenne de s'occuper des centaines d'avions et des milliers de passagers détournés vers des aéroports canadiens le 11 septembre.

Cela dit, Transports Canada n'a pas tout fait et ne peut pas tout faire en matière de sûreté des transports, loin de là. Notre réseau de transport est une mosaïque complexe, tout comme nos systèmes et responsabilités en matière de sûreté.

[Français]

Les propriétaires et exploitants de réseaux ont un rôle principal à jouer dans ce domaine. Les provinces, les territoires et les municipalités sont aussi responsables d'exploiter ou de réglementer plusieurs parties du réseau de transport. Les employés des transports, dont le nombre s'élève à environ un million au pays, sont également des partenaires essentiels de la sécurité.

[Traduction]

Nous courons ensemble un marathon depuis le 11 septembre. Je ne vais pas vous donner la longue liste de tout que nous avons accompli depuis 2001 en termes de nouvelle législation, de nouveaux programmes, de nouvelles organisations et de nouveaux engagements de financement de plus de 3,5 milliards de dollars. Toute cette information est publique. J'aimerais par contre consacrer quelques minutes à parler des défis que nous avons à relever et des choix que nous avons à faire quand il s'agit de sûreté des transports.

[Français]

À chaque jour, nous nous demandons si nous avons fixé les niveaux et les catégories de sûreté qui conviennent pour affronter les menaces difficiles à détecter et à prévenir.

[Traduction]

La liste des scénarios d'attentats contre les services de transport est infinie, tout comme la liste des vulnérabilités potentielles. Nous pourrions réduire le risque à zéro mais, ce jour-là, plus personne ne circulerait, plus aucune marchandise ne bougerait. C'est probablement vrai aussi pour la sécurité. Nous pourrions y consacrer tout le budget de Transports Canada, nous n'aurions quand même aucune garantie d'être protégés contre les attaques.

La démarche intelligente, pour employer un adjectif populaire, et c'est en réalité la seule démarche adéquate sur le plan des politiques publiques, consiste à gérer le risque et à fonder les choix sur la meilleure analyse possible des menaces, des vulnérabilités et des conséquences. Nous savons que nous ne pouvons pas tout protéger. Nous devons concentrer nos efforts et nos ressources sur les secteurs posant les plus grands risques.

[Français]

La gestion des risques compte deux objectifs : diminuer la probabilité que des événements négatifs se produisent et, le cas échéant, en atténuer les conséquences.

[English]

Risk assessments guided our early decisions after September 11; it guided our subsequent choices in the marine sector and it is the foundation of the work now under way to consider how best to enhance security in rail and urban transit sectors. Adopting a risk management approach will always be controversial. We know that we cannot eliminate risks. Even with the best intelligence and the best analysis, we may still get it wrong in terms of deciding which areas are of highest and most immediate risk, and critics will always be able to find what they consider gaps in defences.

Senators, I know that some believe that risk analysis and risk management is a big black box. This is a serious business. We believe that the risk management methodologies we use are among the most sophisticated in the world. If you wish, we could expand on that later.

We apply risk management with our eyes wide open. While a systematic assessment of relative risks is at the core of our approach to security, it is not the only basis on which we take decisions.

[Translation]

Each of our decisions is based on the sum of the continuous efforts we make to find the right level and the appropriate balance between three major objectives: to ensure safety, to reach maximum effectiveness and to protect the rights of Canadians.

[English]

We must balance security with efficiency and the rights of Canadians, starting with privacy rights. We are acutely aware that transportation is the third largest sector of the economy, employing one in 15 Canadians. We know that the transportation system moves more than \$1 trillion worth of goods every year — almost \$2 million a minute.

We seek to avoid setting security policies and regulations that will cause unnecessary delays or complications. We keep in mind the costs of security to our stakeholders, and we must work with them to ensure that we can restore systems quickly if there were to be an attack.

Finally, respect for privacy and the Charter of Rights and Freedoms is another overarching objective in developing policies and programs for transportation security.

[Translation]

We take our responsibilities very seriously, as shown by the extent of our consultations before the implementation of our program of background checks of workers in our ports and of our

[Traduction]

Les premières décisions prises après le 11 septembre étaient fondées sur notre évaluation du risque. C'est ce qui a guidé le choix que nous avons faits dans le secteur maritime, et c'est l'assise du travail que nous avons entrepris pour rehausser la sûreté des transports ferroviaires et urbains. Adopter une démarche de gestion du risque sera toujours une source de controverse. Nous savons que nous ne pouvons éliminer tous les risques. Même avec les meilleurs renseignements et analyses au monde, nous risquons toujours de nous tromper dans notre choix des secteurs posant le risque le plus élevé et le plus immédiat, et les critiques pourront toujours trouver ce qu'ils qualifieront de failles dans notre système de défense.

Sénateurs, je sais que certaines personnes pensent que l'analyse et la gestion du risque sont un grand trou noir mais je peux vous dire que ce sont des activités très sérieuses. Nous croyons que les méthodes de gestion du risque que nous utilisons font partie des plus pointues au monde. Si vous le voulez, nous pourrions vous donner des précisions là-dessus.

Nous faisons de la gestion du risque les yeux grand ouverts. Bien que l'analyse systématique des risques relatifs soit au cœur de notre démarche en matière de sûreté, ce n'est pas le seul fondement de nos décisions.

[Français]

Chacune des décisions qui sont prises repose sur la somme de nos efforts soutenus pour trouver la bonne mesure et l'équilibre approprié entre trois objectifs d'importance cruciale, soit la sûreté, l'efficacité des systèmes d'efficacité et les droits des Canadiens.

[Traduction]

Nous devons trouver un équilibre entre, d'une part, la sûreté et d'autre part, l'efficacité et les droits du citoyen, notamment à la vie privée. Nous sommes parfaitement conscients que le transport est le troisième secteur de notre économie, employant un Canadien sur 15. Nous savons que notre réseau de transport assure la circulation de marchandises d'une valeur de plus de 1 billion de dollars chaque année — presque 2 millions à la minute.

Nous nous efforçons toujours d'éviter d'adopter des politiques et règlements de sûreté susceptibles de causer des retards ou des complications inutiles. Nous sommes conscients du coût de la sûreté pour nos parties prenantes et nous devons travailler avec elles pour être en mesure de rétablir rapidement les systèmes si jamais ils étaient attaqués.

Finalement, la protection de la vie privée et la Charte des droits et libertés sont deux autres aspects fondamentaux de l'élaboration des politiques et programmes touchant la sûreté des transports.

[Français]

À cet égard, nous prenons nos responsabilités très au sérieux comme le démontre l'étendue des consultations que nous avons entreprises préalablement à la mise en œuvre des programmes de

passenger protection program, the famous Canadian flight interdiction list.

[English]

As I said, we are extremely proud of the work that our department has done so far, and the work of our partners in the industry. I can say with confidence that Canada has one of the world's most secure transportation systems. We know that gaps and vulnerabilities remain; we know that we may have to deal with attacks despite our best efforts.

[Translation]

Security is a journey, not a destination.

[English]

Security is a journey, not a destination. The announcement by the Prime Minister last Friday of a \$254 million investment over two years to bolster air, rail, transit, and marine security forms part of that journey.

At Transport Canada, we place considerable emphasis on taking a strategic perspective on thinking about security over the long term and in innovative ways. In this regard, last year, at my specific request, we launched the development of Canada's first ever transportation security action plan to guide priority settings and decision making over the next five to seven years.

[Translation]

It's the most ambitious safety project ever set up in the transportation field in Canada. We've already consulted hundreds of people, especially individuals, such as representatives of industry, unions, provinces and territories, government departments and agencies, as well as international experts and academics.

[English]

The action plan, which will be ready by the end of this year, will assess the threat environment, take stock of past achievements, look into the future, identify gaps that need to be addressed, and recommend actions based on risk management approach.

[Translation]

The action plan will try to find the right balance between the need to improve safety and the need to facilitate the movement of people and goods while ensuring the utmost respect for privacy and human rights.

[English]

With that, senators, I will conclude. My colleagues and I look forward to your comments and questions.

vérification des antécédents des travailleurs dans nos ports et du programme de protection des passagers, la fameuse liste canadienne d'interdiction de vols.

[Traduction]

Comme je l'ai dit, nous sommes extrêmement fiers du travail de notre ministère, et aussi de nos partenaires du secteur des transports. Je peux dire en toute confiance que le Canada possède l'un des systèmes de transport les plus sûrs au monde. Nous savons qu'il y a encore des failles et des vulnérabilités, et nous savons que nous pourrions toujours faire l'objet d'attaques malgré nos meilleurs efforts.

[Français]

La sécurité, c'est une démarche, c'est un cheminement et non une destination.

[Traduction]

La sûreté est un cheminement, pas une destination. L'annonce faite vendredi dernier par le premier ministre d'un investissement de 254 millions de dollars sur 2 ans pour rehausser la sûreté des transports aériens, ferroviaires, urbains et maritimes fait partie de ce cheminement.

Transports Canada attache une importance considérable à l'adoption d'une pensée stratégique, à long terme et novatrice sur les questions de sûreté. À ma demande explicite, nous avons lancé l'an dernier l'élaboration du premier plan d'action sur la sûreté des transports au Canada dans le but de guider l'établissement des priorités et la prise de décision pendant les cinq à sept prochaines années.

[Français]

Il s'agit du projet de sûreté le plus ambitieux jamais créé dans le secteur des transports au Canada. Nous avons déjà consulté des centaines de personnes et surtout des particuliers, qu'il s'agisse de représentants de l'industrie, des syndicats, des provinces et territoires, des ministères et agences gouvernementales, d'experts internationaux et d'universitaires.

[Traduction]

Ce plan d'action contiendra une évaluation de la menace, une analyse des accomplissements passés, un examen des besoins futurs avec identification des failles qui restent à combler, et des recommandations sur les mesures à prendre fondées sur une démarche de gestion du risque.

[Français]

Le plan d'action cherchera à établir un juste milieu entre la nécessité de rehausser la sûreté et de faciliter le déplacement des personnes et des marchandises tout en s'assurant du profond respect de la vie privée et des droits de la personne.

[Traduction]

J'en reste là, sénateurs. Mes collègues et moi-même serons très heureux de répondre à vos questions.

Senator Moore: I want to touch on one point. In your remarks you mentioned that, last Friday, the Prime Minister announced a \$254 million investment over two years. That is not new money. Was that not announced before?

Mr. Ranger: Much of it is new, sir. We did open up a bottle of champagne on budget day. The \$26 million for cargo is definitely new money.

Senator Moore: The \$26 million for cargo is new money?

Mr. Ranger: Yes, for cargo. The \$133 million for CATSA is new money. The \$95 million for transit was contemplated by the previous government, but it was only in May that this money was enshrined in the budget. One month later, we are in a position to announce that we are proceeding with that project. We are just a few days away from a final decision on program details. This is all new, based on plans that we have been working on for quite some time.

Senator Moore: I want to ask you about CATSA, the Canadian Air Transport Security Authority Act. What is the status of the review of that statute?

Mr. Ranger: Ms. Purdy could expand on my answer, but essentially by law we must conduct a review before the fifth year after the creation of CATSA, which brings us up to April 1 of next year. In fact, we are well ahead. We set it up in such a way that we will have a report from the panel by the end of summer, which will give ample time for the minister to look at it well within the time that the legislation allows. By the end of the year, we will know pretty well where we stand.

Senator Moore: The review will be completed at the end of this calendar year, do you expect?

Mr. Ranger: Yes.

Margaret Purdy, Special Advisor to the Deputy Minister of Transport, Transport Canada: The independent advisory committee has been asked to present its report to the minister by the end of summer. By law, the minister must have completed this review by the end of the next fiscal year. This is a timeline that is set out in the legislation. The minister also must table the results of the review in both Houses of Parliament. That is also a statutory requirement. There are some pretty strict timelines that we are working on. A three-person, independent panel is doing the major part of the review for the minister.

Senator Moore: It will be completed, and what then?

Ms. Purdy: There are two phases. The panel will do its work.

Senator Moore: You mentioned the end of the fiscal year, that is March 31, 2007?

Ms. Purdy: Yes, the minister is required to finish the review of the legislation five years after the organization was set up.

Le sénateur Moore : Je voudrais une précision. Vous avez dit que le premier ministre a annoncé vendredi dernier un investissement de 254 millions de dollars sur deux ans. Ce n'est pas de l'argent frais, n'est-ce pas? Est-ce que ça n'avait pas déjà été annoncé?

M. Ranger : Une bonne partie de cette somme est nouvelle. Nous avons ouvert une bouteille de champagne le jour du budget. Les 26 millions de dollars pour le fret sont manifestement de l'argent frais.

Le sénateur Moore : Les 26 millions de dollars pour le fret sont de l'argent frais?

M. Ranger : Oui, pour le fret. Les 133 millions de dollars pour l'ACSTA sont de l'argent frais. Les 95 millions de dollars pour les transports publics avaient été envisagés par le gouvernement précédent mais c'est seulement en mai que la somme a été inscrite au budget. Un mois plus tard, nous pouvons annoncer que nous allons de l'avant avec ce projet. Nous sommes à quelques jours seulement d'une décision finale sur les détails du programme. Tout ça est nouveau, sur la base de plans sur lesquels nous travaillons depuis déjà un certain temps.

Le sénateur Moore : Je veux vous interroger sur l'ACSTA, l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien. Où en est la révision de la Loi?

M. Ranger : Mme Purdy pourra compléter ma réponse mais il est prévu dans la loi que nous devons entreprendre une révision dans les cinq ans suivant la création de l'ACSTA, ce qui nous amène au 1^{er} avril de l'an prochain. En fait, nous sommes en avance. Nous nous sommes organisés pour avoir un rapport du groupe de révision à la fin de l'été, ce qui donnera au ministre largement le temps de l'examiner dans le délai prévu. À la fin de l'année, nous devrions savoir assez précisément où nous en sommes.

Le sénateur Moore : Vous pensez que la révision sera terminée à la fin de cette année civile?

M. Ranger : Oui.

Margaret Purdy, conseillère spéciale auprès du sous-ministre des Transports, Transports Canada : Le comité consultatif indépendant a été invité à présenter son rapport au ministre à la fin de l'été. En vertu de la Loi, le ministre doit avoir achevé cette révision à la fin du prochain exercice budgétaire. C'est le délai prévu dans la Loi. Le ministre doit également déposer les résultats de la révision devant les deux Chambres du parlement. C'est aussi une exigence de la Loi. Il y a des délais très stricts sur tout ça. Un comité indépendant de trois personnes s'occupe de la partie principale de la révision pour le ministre.

Le sénateur Moore : Qu'arrivera-t-il à la fin de la révision?

Mme Purdy : Il y a deux étapes. Le comité fera son travail.

Le sénateur Moore : Vous avez parlé de la fin de l'exercice budgétaire, soit le 31 mars 2007.

Mme Purdy : Oui, le ministre est tenu de finir la révision de la loi dans les cinq ans suivant la création de l'Administration.

Senator Moore: I would like you to explain who runs an airport. There are the independent airport authorities, then your department, the RCMP, who are doing security work, and the local police in some instances. Who has the final say? Who is ultimately responsible for what goes on in terms of security of people and goods passing through one of our airports?

Mr. Ranger: Let me take a few seconds to explain the overall governance of airports. We have 26 airport authorities, managed by boards that are set up through a process that involves local chambers of commerce, local groups that have representatives on the board. The federal government has two board members, the provinces have one and the municipality has one or more, depending on the number of municipalities that are impacted by the airport. The other board members are from the business community; they manage the airport. The government still owns the airport; these boards have 60-year leases with us. However, as far as the day-to-day operations are concerned, they definitely run the airports. They have the power to borrow.

Sometimes, we are asked if the model is working. Fundamentally, the model is working in the sense that, collectively, our airport authorities have been able to borrow \$8 billion. When you travel across Canada, almost every airport has construction under way and there is not a penny of taxpayers' money there. Overall, the boards are responsible for the day-to-day operation of the airport.

Within the airport, which is like a big village and sometimes a city, there are individual responsibilities. In terms of the screening of passengers, for example, it is definitely the responsibility of CATSA, which has that mandate by law to ensure proper training.

Senator Moore: What is CATSA, for the information of those watching?

Mr. Ranger: The Canadian Air Transport Security Authority, which is a Crown corporation. Other departments have other responsibilities by law — be it the Food Inspection Agency or the Canada Border Services Agency — that have very discrete responsibilities under that roof. Of course, all this must be coordinated by airport management.

Senator Moore: If, going through security, a Canadian Air Transport Security Authority person discovers something that is a security risk, does the CATSA person report to the RCMP or to the police on duty in the airports so that they can assess the situation? What is the protocol? To whom do they report? Who is in charge?

Mr. Ranger: Basically, CATSA is a Crown corporation with a mandate to provide screening.

Senator Moore: Yes, of people and their luggage.

Mr. Ranger: Yes, and to manage this function on a day-to-day basis. At every airport, Transport Canada has a number of security inspectors who oversee and monitor the work of CATSA.

Senator Moore: Are they on the screening line?

Le sénateur Moore : Pouvez-vous m'expliquer qui gère un aéroport? Il y a des autorités aéroportuaires, il y a votre ministère, il y a la GRC qui s'occupe de sécurité, et il y a aussi dans certains cas la police locale. Qui a le dernier mot? Qui assume la responsabilité ultime des mesures de sécurité concernant les personnes et les marchandises qui passent dans nos aéroports?

M. Ranger : Permettez-moi de vous expliquer le système. Nous avons 26 autorités aéroportuaires gérées par des conseils d'administration mis sur pied dans le cadre d'une procédure à laquelle participent les chambres de commerce locales. Le gouvernement fédéral a deux représentants au sein de ces conseils, la province en a un et les municipalités en ont un ou plusieurs selon le nombre de municipalités touchées par l'aéroport. Les autres membres du conseil viennent du milieu des affaires; ils gèrent l'aéroport. L'aéroport appartient toujours au gouvernement, les conseillers ayant des baux de 60 ans du gouvernement. Toutefois, en ce qui concerne les activités quotidiennes, ce sont clairement les conseils qui les gèrent. Ils ont le pouvoir d'emprunter.

On nous demande parfois si ce modèle fonctionne bien. Fondamentalement, oui, au sens où nos autorités aéroportuaires ont pu emprunter collectivement 8 milliards de dollars. Traversez le Canada et vous verrez qu'il y a des travaux de construction dans la quasi-totalité de nos aéroports, sans un sou du contribuable. Ce sont les conseils d'administration qui gèrent les aéroports.

Un aéroport, c'est un peu comme un village ou une petite ville, et il y a des responsabilités individuelles. Par exemple, le contrôle des passagers relève clairement de l'ACSTA qui est tenue de par la loi de dispenser une formation adéquate à son personnel.

Le sénateur Moore : Qu'est-ce que l'ACSTA, pour les gens qui regardent?

M. Ranger : C'est l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien, une société d'État. D'autres ministères ou organismes ont également des responsabilités de par la Loi, comme l'Agence d'inspection des aliments ou l'Agence des services frontaliers du Canada. Bien sûr, tout cela doit être coordonné par la direction de l'aéroport.

Le sénateur Moore : Si un agent de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien constate qu'un passager pose un risque sur le plan de la sûreté, doit-il s'adresser à la GRC ou à la police affectée à l'aéroport pour faire évaluer la situation? Quel est le protocole? Qui prend la décision?

M. Ranger : L'ACSTA est une société d'État qui a le mandat d'assurer l'inspection.

Le sénateur Moore : Oui, des passagers et de leurs bagages.

M. Ranger : Oui, et de gérer cette fonction sur une base quotidienne. Il y a dans chaque aéroport un certain nombre d'inspecteurs de Transports Canada qui supervisent et surveillent le travail de l'ACSTA.

Le sénateur Moore : Se trouvent-ils sur la ligne d'inspection?

Mr. Ranger: They are not on the screening line; they are sort of inspectors at the airport, watching the operation. If they see an infraction, a CATSA screener not performing his or her job properly, they can intervene. If it were known at an airport that on a Monday morning there is a security threat, of course members of that community do talk to each other — airport management, Transport Canada security officers and CATSA.

Senator Moore: Who does that person on the screening line report to — the supervisor?

Mr. Ranger: Yes.

Senator Moore: What does the supervisor do with that information?

Mr. Ranger: If they become aware? Usually, it is the reverse; it is probably either us at Transport Canada or the information we would have from the RCMP or CSIS. That information will be communicated to CATSA, so it is more from the top down. If there is a concern on Monday morning that there is a particular alert or something, then it is a top-down process where screeners will be asked to be more vigilant.

Senator Moore: My hypothetical situation was the reverse: if someone comes through and is discovered, I want to know what happens after the screening person reports to his or her supervisor?

Mr. Ranger: In that case, the CATSA supervisor would be made aware and then instruct the people under him or her.

Senator Moore: Would he or she bring in the RCMP?

Mr. Ranger: Certainly if, for example, in the judgement of our security officers there is some criminal activity or some reason.

Senator Moore: Are your supervisors armed?

Mr. Ranger: No.

Marc Grégoire, Assistant Deputy Minister, Safety and Security, Transport Canada: No, the supervisors are not armed; neither are the screeners. Your question is what if the screener finds something in the baggage, is that correct?

Senator Moore: Yes.

Mr. Grégoire: The passenger will be prevented from moving. The armed police present at the airport will be called on site, if it is thought necessary to do so.

Senator Moore: So the police are brought in?

Mr. Grégoire: Armed police would be brought in, but not necessarily the RCMP. It depends on the airport.

Senator Moore: I guess whoever is under contract.

Mr. Grégoire: Yes, exactly.

Senator Moore: I want to ask you about testing the airport security systems. Tell me what you do there, how often you do it, what you find and how often you report.

M. Ranger : Non, ils ne font pas l'inspection des passagers, ce sont des inspecteurs qui surveillent les opérations. S'ils constater une infraction ou qu'un agent de l'ACSTA ne fait pas correctement son travail, ils peuvent intervenir. Si l'on savait dans un aéroport qu'il y aura une menace à la sécurité lundi matin, bien sûr les membres de cette communauté se parlent — la direction de l'aéroport, les agents de sécurité de Transport Canada et les agents de l'ACSTA.

Le sénateur Moore : De qui relèvent les agents de la ligne d'inspection? Du superviseur?

M. Ranger : Oui.

Le sénateur Moore : Que fait le superviseur de cette information?

M. Ranger : S'il apprend quelque chose? Généralement, c'est le contraire. C'est plutôt quelqu'un de Transports Canada, de la GRC ou du SCRS qui aura une information. Il la communiquera à l'ACSTA et c'est donc plus un processus du haut vers le bas. Si l'on craint qu'il y ait un incident particulier lundi matin, par exemple, ce sera un processus du haut vers le bas où l'on demandera aux agents d'être plus vigilants.

Le sénateur Moore : Mon hypothèse allait dans le sens contraire : si l'on constate qu'un passager est douteux, que se passe-t-il une fois que l'agent l'a signalé à son superviseur?

M. Ranger : Dans ce cas, le superviseur de l'ACSTA sera informé et donnera des instructions à ses subalternes.

Le sénateur Moore : Fera-t-il intervenir la GRC?

M. Ranger : Oui si, par exemple, les agents d'inspection estiment qu'il y a une activité criminelle en cause ou quelque chose de ce genre.

Le sénateur Moore : Vos superviseurs sont-ils armés?

M. Ranger : Non.

Marc Grégoire, sous-ministre adjoint, Sécurité et sûreté, Transports Canada : Non, les superviseurs ne sont pas armés ni les agents d'inspection. Vous demandiez ce qui se passe si l'agent trouve quelque chose dans un bagage, n'est-ce pas?

Le sénateur Moore : Oui.

M. Grégoire : On interdira au voyageur de bouger et on convoquera un agent de police armé présent dans l'aéroport si l'on juge que c'est nécessaire.

Le sénateur Moore : On fera donc appel à la police?

M. Grégoire : On fera venir un agent de police armé mais pas nécessairement de la GRC. Ça dépendra de l'aéroport.

Le sénateur Moore : Ça dépendra du service de police qui a le contrat.

M. Grégoire : Oui, exactement.

Le sénateur Moore : Je voudrais parler de la vérification des systèmes de sécurité des aéroports. Dites-moi ce que ça implique à quelle fréquence c'est fait, quels sont les résultats et comment vous en faites rapport.

Mr. Ranger: There are two kinds of testing. CATSA, a Crown corporation, is mandated to conduct screening. They invest considerable amounts of money in training — about \$4,000 per screener. They have their own way of testing — quality control — as any operator would do.

Having an oversight responsibility, what we do is conduct what we call infiltration tests regularly. We have people who will go through the system with a hand grenade.

Senator Moore: To try to violate it somehow?

Mr. Ranger: Yes; they will have a grenade, a hand gun, a simulation of an explosive device, et cetera. We will see if the inspector detects it.

Senator Moore: How often do you do that?

Mr. Ranger: Very often, sir; every month at random across the system.

Senator Moore: Do you keep records of these tests?

Mr. Ranger: Yes. Not only do we keep records, if there is a failure on the spot, it is brought to the supervisor's attention immediately and that screener is taken offline and sent back to training. If there is a repeat incident of that nature, then action is taken. We intervene on the spot.

Based on the monthly results, we certainly have very precise discussions with CATSA as to what remedies will be brought if we find there are trends. If it is always the same kinds of incidents that are not detected, we will certainly try to resolve those.

Senator Moore: What do you do with the results of your tests? Do you publish them or make them available to committees such as this? Do you make them available to a committee of the House of Commons? I am thinking that the taxpayer is footing the bill here and he or she would like to know what his or her tax dollars are buying.

Mr. Ranger: That is a fair question. I would argue — and I have argued in the past — that with all of the money that we have invested in those systems, if you are looking for one test, that is probably it. In the end, is it working? Are we detecting those devices? This is one test that is very important, but you will understand that this information is protected. It is confidential information.

Senator Moore: It is confidential?

Mr. Ranger: Yes, most definitely. It is secret, actually.

Having said that, I recognize that it is the single most important indicator of whether we are —

Senator Moore: Can you say legitimately that we have a safe environment in the airport?

Mr. Ranger: I have said that several times in my statement.

Senator Moore: Yes, I know.

M. Ranger : Il y a deux types de vérifications. L'ACSTA, une société d'État, a le mandat de faire les vérifications. Elle investit des sommes considérables dans la formation professionnelle — environ 4 000 \$ par inspecteur. Elle a ses propres méthodes de vérification de la qualité, comme n'importe quelle entreprise.

Comme nous exerçons une fonction de supervision, nous exécutons régulièrement ce que nous appelons des tests d'infiltration, c'est-à-dire que nous avons des agents qui essayent de franchir le système avec une grenade à main.

Le sénateur Moore : Pour le mettre à l'épreuve?

M. Ranger : Oui; ils essayent de passer avec une grenade, un pistolet, un simulacre d'appareil explosif, etc., et nous voulons voir si l'inspecteur saura les repérer.

Le sénateur Moore : Faites-vous ça fréquemment?

M. Ranger : Oui, très souvent. Une fois par mois, au hasard, dans le système.

Le sénateur Moore : Tenez-vous des registres de ces tests?

M. Ranger : Oui. Nous ne faisons pas que tenir des registres; s'il y a une défaillance pendant le test, elle est portée immédiatement à l'attention du superviseur et l'inspecteur est retiré de la ligne d'inspection et renvoyé en formation. Si l'incident se répète, des mesures sont prises. Nous intervenons sur-le-champ.

À partir des résultats mensuels, nous discutons avec l'ACSTA des solutions devant être mises en œuvre si nous constatons des tendances. Si c'est toujours le même type d'incident qui n'est pas repéré, nous allons essayer de trouver la solution.

Le sénateur Moore : Que faites-vous des résultats de vos tests? Est-ce que vous les publiez ou les mettez à la disposition de comités comme le nôtre? Comme c'est le contribuable qui paie la facture, je me dis qu'il devrait avoir le droit de savoir ce qu'il achète.

M. Ranger : C'est une question légitime et je dirai — comme je l'ai déjà dit dans le passé — que, s'il y a un critère qui est important, considérant tout l'argent que nous avons investi dans ces systèmes, c'est probablement celui-là. Est-il efficace? Nous permet-il de détecter ces objets? C'est un test très important mais vous comprendrez que les résultats sont protégés. C'est une information confidentielle.

Le sénateur Moore : C'est confidentiel?

M. Ranger : Oui, absolument. En fait, c'est secret.

Cela dit, je comprends que c'est l'indicateur le plus important de l'efficacité...

Le sénateur Moore : Pouvez-vous légitimement affirmer que nous avons un environnement sûr dans nos aéroports?

M. Ranger : Je l'ai dit plusieurs fois dans ma déclaration liminaire.

Le sénateur Moore : Oui, je sais.

Mr. Ranger: That information has been made available to the Auditor General. The Auditor General paid us two very extensive visits. The test results were made available to her. She concluded that, although there were problems, overall, resources have been well spent, and she had access to the full details of our infiltration tests.

The Chairman: They are secret. They have not always been secret.

Mr. Grégoire: No. They have been secret since September 2001.

The Chairman: Why is that?

Mr. Grégoire: If vulnerabilities exist, we do not want to expose them to terrorists.

The Chairman: Why did you make it public before 2001?

Mr. Grégoire: I arrived in Ottawa in January 2002.

Mr. Ranger: As I said in my opening remarks, security was not the first issue in our minds except in some areas on the aviation side. We did not have that many resources at the time. This, obviously, has become a primary line of business. We have had to reassess all of our processes, and that was one conclusion we reached.

This is a very concentrated industry. We may have over 2,000 airlines and 1,100 aerodromes, but there is a high concentration. Fifty per cent of our traffic goes through Toronto. If we were to disclose infiltration test results, even in a very aggregate way, anyone with a grade two education could extrapolate that we were talking about Toronto or Montreal or Vancouver. We have looked at the situation from all angles, and we would be officially concerned if those results were made public.

The Chairman: If there is an issue with the results, you have just told the terrorists where the three problems are.

Mr. Ranger: No, I am saying if we disclose them.

The Chairman: You said it is because of the concentration in three cities.

Mr. Grégoire: Ninety-two per cent of the traffic is at the top airports.

The Chairman: I heard what he said. If the concern is about three cities, then you have told people —

Mr. Ranger: I did not say what the results were. Maybe the results are —

The Chairman: We happen to know the results are lousy. We have that on very good authority. We do not understand why you do not make the results public after you address some of the problems. The answer may be that the trends are going in the wrong direction. We can see no reason for not releasing the results six months, eight months or some longer period of time after you have conducted the tests and have had an opportunity to correct the deficiencies. One reason you do not have good results is that you keep it secret.

M. Ranger : Cette information a été communiquée à la vérificatrice générale, qui a fait de visites prolongées chez nous. Les résultats des tests lui ont été communiqués et elle a conclu que, malgré certains problèmes, les ressources avaient été bien dépensées généralement parlant, et elle avait eu accès aux détails complets de nos tests d'infiltration.

Le président : Les résultats sont secrets mais ils ne l'ont pas toujours été.

M. Grégoire : Non, ils le sont depuis septembre 2001.

Le président : Pourquoi?

M. Grégoire : S'il y a des vulnérabilités, nous ne voulons pas les faire connaître aux terroristes.

Le président : Pourquoi étaient-ils rendus publics avant 2001?

M. Grégoire : Je suis arrivé à Ottawa en janvier 2002.

M. Ranger : Comme je l'ai dit dans mes remarques liminaires, la sûreté n'était pas notre premier souci, sauf dans le secteur de l'aviation. Nous n'avions pas tant de ressources que ça à l'époque. Aujourd'hui, c'est évidemment devenu une préoccupation primordiale. Nous avons dû revoir toutes nos procédures et cela a débouché sur cette conclusion.

Il s'agit d'une industrie très concentrée. Nous avons plus de 2 000 compagnies aériennes et plus de 1 100 aérodromes, mais le taux de concentration est élevé. La moitié du trafic passe par Toronto. Si nous devons divulguer les résultats des tests d'infiltration, même de manière globale, n'importe qui ayant une deuxième année pourrait déduire s'ils concernent Toronto, Montréal ou Vancouver. Nous avons étudié la situation sous tous les angles et nous serions officiellement très inquiets si ces résultats étaient rendus publics.

Le président : Si les résultats révèlent un problème, ça indique aux terroristes où il se trouve.

M. Ranger : Seulement si nous les divulguons.

Le président : Mais vous venez de le dire à cause de la concentration dans ces trois villes.

M. Grégoire : Ces trois aéroports représentent 92 p. 100 du trafic.

Le président : J'ai entendu ce qu'il a dit. Si le problème concerne trois villes, on vient de dire aux gens...

M. Ranger : Je ne vous ai pas dit quels étaient les résultats. Il se peut que les résultats soient...

Le président : Il se trouve que nous savons qu'ils sont lamentables. Nous savons ça de source sûre. Nous ne comprenons pas pourquoi vous ne les rendez pas publics après avoir réglé les problèmes. La réponse est peut-être que les tendances vont dans le mauvais sens. Il n'y a aucune raison de ne pas publier les résultats six ou huit mois après, ou même plus tard, une fois que vous avez eu la possibilité de corriger les déficiences. L'une des raisons pour lesquelles vous n'avez pas de bons résultats est que vous les gardez secrets.

Mr. Ranger: As I said, the Auditor General has full access.

The Chairman: The Auditor General could not report on the information. She only had access to the information on the condition that she not make it public.

Mr. Ranger: She could draw conclusions and publish those conclusions without disclosing the indicators.

The Chairman: Has she expressed frustration to you about this process?

Mr. Ranger: Yes, she has.

The Chairman: Yes, she has. She does not like it, so do not use her as your validation point. She thinks your system is very frustrating. She tells anyone who will listen to her that she does not like the way it is set up. You are pretending she is your litmus test; she is not.

Mr. Ranger: In terms of not being able to disclose, but it does not prevent her from drawing conclusions that are available to Parliament.

The Chairman: I am a parliamentarian and she has told me that she is immensely unhappy with this setup.

Mr. Ranger: Has she said that we misuse resources? After all, it is a test of whether we use resources properly. That is the litmus test.

The Chairman: Not, the litmus test is whether the system works and whether the grief that Canadians go through to pay for these systems and the lines they stand in will result in us having a safe system. If you have a failure rate at a certain level, Canadians will say, "Why are we spending this money? Why am I standing in the line?" We can understand that there is a public relations element involved. We can understand that when people feel confident about their system, it encourages economic activity, and it was very important after 9/11 to get people back travelling. Canadians have the right to choose what level of risk they want to undertake and what level of risk they want to expose themselves to.

If it takes six months to resolve the problem, why could you not provide the results six months later? How will the terrorists take advantage of that information if you are providing it six months after you have corrected the problem?

Mr. Ranger: Again, the Auditor General usually follows up on all audits. She certainly can come back, and I am sure she will come back.

The Chairman: No. I am asking you to tell me what problem arises from releasing the information, on a regular basis, six months after you have solved the problem so that taxpayers know if their money is well spent and whether you are making progress in detecting weaknesses in the system.

Mr. Ranger: To use your example, if, despite best efforts, after successive periods of six months the results improve but, in the view of the average person, the failures are still too high, it continues to provide an indication that there is a problem.

M. Ranger : Comme je l'ai dit, la vérificatrice générale y a totalement accès.

Le président : La vérificatrice générale ne peut pas en parler dans ses rapports. Elle a eu accès à l'information uniquement à condition de ne pas la rendre publique.

M. Ranger : Elle aurait pu tirer ses propres conclusions et les publier sans divulguer les indicateurs.

Le président : A-t-elle exprimé une frustration quelconque au sujet de ce processus?

M. Ranger : Oui.

Le président : Oui, elle ne l'aime pas et vous ne devez donc pas les utiliser comme source de validation. Elle pense que votre système est très frustrant. Elle dit à quiconque veut bien l'écouter qu'elle n'aime pas la manière dont il est conçu. Vous prétendez qu'elle a validé votre système mais ce n'est pas vrai.

M. Ranger : En ce qui concerne le fait qu'elle ne peut pas divulguer les résultats, mais cela ne l'empêche pas de tirer ses conclusions qu'elle communique au parlement.

Le président : Je suis un parlementaire et elle m'a dit qu'elle est profondément insatisfaite de ce système.

M. Ranger : A-t-elle dit que nous faisons mauvais usage des ressources? Après tout, c'est l'une des choses qu'elle juge, c'est ça son critère de validation.

Le président : Non, le critère de validation est de savoir si le système marche et si ce qu'il coûte aux Canadiens pour le payer et pour faire la queue aux postes d'inspection leur donne un système sûr. Si vous avez un certain taux d'échec, les Canadiens diront : « Pourquoi dépensons-nous cet argent? Pourquoi dois-je perdre mon temps dans une file d'attente? ». Nous pouvons comprendre qu'il y a là un élément de relations publiques. Nous pouvons comprendre que, si les gens ont confiance dans le système, ça favorise l'activité économique, et il était très important que les gens recommencent à voyager après le 11 septembre. Les Canadiens ont le droit de choisir le niveau de risque qu'ils sont prêts à accepter et auquel ils sont prêts à s'exposer.

Si ça prend six mois pour résoudre le problème, pourquoi ne pas publier les résultats six mois plus tard? En quoi cette affirmation sera-t-elle utile aux terroristes s'ils l'obtiennent six mois après que vous ayez corrigé le problème?

M. Ranger : Je le répète, la vérificatrice générale assure généralement le suivi de toutes ces vérifications. Elle peut certainement revenir, et je suis sûr qu'elle n'y manquera pas.

Le président : Non. Je vous demande de me dire comment la publication, sur une base régulière, des renseignements pose une difficulté six mois après que vous ayez corrigé le problème. Les contribuables veulent savoir si leur argent est bien dépensé et si vous arrivez à déterminer les faiblesses du système.

M. Ranger : Reprenons votre exemple. Si les résultats s'améliorent pendant plusieurs périodes successives de six mois mais que, malgré nos meilleurs efforts, le citoyen moyen estime que le taux d'échec reste trop élevé, ça continue de donner une indication qu'il y a un problème.

The Chairman: Right. Then we get a chance to fire the people responsible; then we get a chance to change governments; then we get a chance to do something about it. Are you using the prospect that after three or four six-month periods the results are still lousy as your justification for not making the information public?

Mr. Ranger: No. I am saying the Auditor General can have access to this information —

The Chairman: Leave the Auditor General out of this, Mr. Ranger. Just give me an explanation of why, after six months, there is a risk that terrorists will exploit the problem if you have used those six months to correct the problem.

Mr. Ranger: I have to describe the system that exists now. The Auditor General can come back to the minister, who certainly has access to all this information.

The Chairman: Mr. Ranger, I do not know how many times I have to tell you that I do not want to hear about the Auditor General again. I am asking you to give me an answer without relying on the Auditor General.

Mr. Ranger: Given the structure of our industry, the disclosure of information of that level of sensitivity is a concern. It is communicating information to terrorists.

The Chairman: Why is it communicating information to terrorists if you have solved the problem six months previously?

Mr. Grégoire: What is an acceptable level of performance for you? What if infiltration was reduced by .1 per cent? Would you consider that to be good or bad? If the results improved by 10 per cent, would you consider that to be good or bad?

The Chairman: What if they are currently in double digits and the system fails in the teens or higher on a regular basis?

Mr. Grégoire: We are doing the same as like-minded countries. No like-minded countries publish their results, and for the same reason.

The Chairman: In the United States the results —

Mr. Grégoire: They do not publish their results.

The Chairman: The results in the United States a year ago were worse than before 9/11; they were regressive and legislators there who had access to the information wanted to string people up. I know who they would be stringing up if the same situation existed here in Canada.

When you say that other people are playing the same game, it looks like you are covering up for political purposes, and there is concern that this will not stand up in Question Period or with the public. There is concern that you are wasting money, putting people through a lot of grief, and that you do not have the results to prove that that is not the case.

What I am saying is that there is no confidence in your system because you are not being transparent about it, and there are ways for you to be transparent without giving terrorists an

Le président : D'accord. Dans ce cas, nous avons la possibilité de mettre les personnes responsables à la porte, nous avons la possibilité de changer de gouvernement, nous avons la possibilité de faire quelque chose. Invoquez-vous le fait que vos résultats pourraient encore être lamentables après 3 ou 4 périodes de six mois pour justifier votre refus de rendre l'information publique?

M. Ranger : Non, je dis que la vérificatrice générale peut avoir accès à l'information...

Le président : Laissez la vérificatrice générale en dehors de ça, monsieur Ranger. Expliquez-moi simplement pourquoi, au bout de six mois, il y a toujours un risque que des terroristes exploitent le système si vous avez consacré ces six mois à corriger le problème.

M. Ranger : Je dois décrire le système qui existe aujourd'hui. La vérificatrice générale peut retourner devant le ministre, qui a certainement accès à toute cette information.

Le président : Monsieur Ranger, je ne sais pas combien de fois je vais devoir vous dire que je ne veux plus entendre parler de la vérificatrice générale. Je vous demande de me donner une réponse sans mentionner la vérificatrice générale.

M. Ranger : Étant donné la structure de ce secteur, la divulgation d'informations d'une telle sensibilité serait préoccupante. Ça reviendrait à donner de l'information aux terroristes.

Le président : Pourquoi serait-ce donner de l'information aux terroristes si vous avez corrigé les problèmes six mois avant?

M. Grégoire : Quel serait un niveau de rendement acceptable pour vous? Que diriez-vous si le taux d'infiltration était réduit de 0,1 p. 100? Est-ce que ce serait bon ou mauvais, d'après vous? Si les résultats s'amélioraient de 10 p. 100, serait-ce bon ou mauvais?

Le président : Et que diriez-vous si le taux d'échec actuel dépassait régulièrement 10 p. 100?

M. Grégoire : Nous faisons la même chose que les pays semblables au nôtre. Aucun pays semblable au nôtre ne publie ses résultats, pour la même raison.

Le président : Aux États-Unis, les résultats...

M. Grégoire : Ils ne publient pas leurs résultats.

Le président : Il y a un an, les résultats aux États-Unis étaient pires qu'avant le 11 septembre. Ils avaient fait marche arrière et les législateurs qui avaient accès à l'information voulaient pendre les responsables. Je sais qui on voudrait pendre si c'était la même situation au Canada.

Quand vous dites que les autres jouent le même jeu, j'ai l'impression que vous essayez de vous défilier pour des raisons d'ordre politique, parce que vous craignez que ça passe mal à la Période des questions ou dans la population. On pourrait croire que vous gaspillez l'argent, que vous causez beaucoup d'embêtements aux gens qui voyagent et que vous n'avez pas de résultats prouvant le contraire.

Ce que je vous dis, c'est qu'on n'a pas confiance dans votre système parce que vous n'êtes pas transparents, alors que vous pourriez l'être sans faire de cadeau aux terroristes. Un système

opportunity. The system having a reputation of being effective is far more important than the PR embarrassment when you publish the first results, providing you have that downward trend, that you are getting better and better.

Ms. Purdy: I will just add, Mr. Chair, my understanding and what I have confirmed since I have been at Transport Canada. The decision was made on one basis only, and that was on the basis of the risk that the information could be used for nefarious purposes. You can argue whether terrorists would actually find and use that information, but that was the sole basis for the decision not to publicly disclose the results of infiltration tests. If you have solved the problem after six months, I appreciate the question, but the tests are extremely complicated. They use a variety of lock devices. They test both the equipment and the people. It is not a matter of saying you fix the system to overcome the results that may have come through on infiltration tests. The testing is very complex, and some of the answers to the results could lie in new equipment, different equipment, more regular maintenance of equipment, or they could deal with staff or more training.

Fixing the results of infiltration tests, whether ours or that of other countries, is very complicated. You have argued against our decision to not disclose publicly that information, in the same way that other departments have chosen not to make publicly available floor plans and other information, which seemed fairly innocuous before 1997. We are all rethinking, and we do not want to do one single thing that will make the job of terrorists any easier. That is our position.

The Chairman: You have not made the case yet, as far as this committee is concerned, that you are making it any easier.

Ms. Purdy: I realize that.

The Chairman: You should address it, then. You should not come in and just repeat stuff that we do not find useful. We have heard that answer before, and it does not wash. You are not explaining to the satisfaction of the committee that you are actually doing the job here. We have reason to believe that, in fact, the results are not impressive and that people would be asking for the officials responsible for this situation to resign. We do not think we have a good system here. We would like that to be demonstrated, and we think one way to do it is to put a sufficient delay on so that the terrorists cannot do it. Likewise, we are not talking about identifying a specific machine at a specific location. We are talking about information in the aggregate. That is a whole lot different than saying, "Machines 1 through 7 at Pearson are problematic, so if you want to slip through, you have your best shot going through Machines 1 through 7." We are not saying that at all. We are asking how the overall system is doing, and for you to let us know once you have had a chance to address the concerns.

connu pour son efficacité serait beaucoup plus important que l'embarras que vous devriez subir dans vos relations publiques la première fois que vous publieriez vos résultats car ça vous donnerait la possibilité de démontrer ensuite que le taux d'incidents diminue et que votre système s'améliore continuellement.

Mme Purdy : Je voudrais juste ajouter mon interprétation, monsieur le président, et ce qui m'a été confirmé depuis que je suis à Transports Canada. La décision a été prise pour une raison seulement et c'était le risque que l'information puisse être utilisée à des fins répréhensibles. Vous pouvez dire que les terroristes ne la trouveront peut-être pas ou ne pourront pas l'utiliser mais c'est la seule raison pour laquelle on a décidé de ne pas divulguer les résultats des tests d'infiltration. Si les problèmes sont réglés au bout de six mois — je comprends que vous posiez cette question — mais ils sont extrêmement compliqués. On utilise toutes sortes de serrures. Les tests portent aussi bien sur l'équipement que sur les gens. Il ne s'agit pas de dire qu'on a réparé le système pour surmonter les résultats des tests d'infiltration. La procédure est très complexe et certaines des réponses aux nouveaux résultats pourraient provenir de nouvel équipement, d'un équipement différent, d'un entretien plus régulier de l'équipement, ou de nouveau personnel et d'une formation additionnelle.

Régler les résultats des tests d'infiltration, qu'il s'agisse des nôtres ou de ceux d'autres pays, c'est très compliqué. Vous contestez notre décision de ne pas divulguer les résultats des tests mais nous faisons comme d'autres ministères qui ont décidé de ne pas divulguer la manière dont leurs locaux sont structurés et aménagés, ce qui aurait pu paraître tout à fait innocent en 1997. Nous repensons tous la situation et nous ne voulons rien faire du tout qui puisse faciliter les choses aux terroristes. Voilà notre position.

Le président : Vous n'avez pas encore convaincu le comité que ça leur faciliterait les choses.

Mme Purdy : Je le réalise.

Le président : Vous devriez donc faire plus d'efforts. Il ne suffit pas de venir ici répéter des choses que nous ne trouvons pas utiles. Nous avons déjà entendu cette réponse dans le passé et elle ne tient pas debout. Vous n'arrivez pas à convaincre le comité que vous faites vraiment le travail que vous devriez faire. En fait, nous avons des raisons de croire que les résultats sont loin d'être impressionnants et que, s'ils étaient connus, les gens exigeraient que les responsables soient mis à la porte. Nous ne pensons pas avoir un bon système. Nous aimerions qu'on nous prouve le contraire et nous pensons qu'une des solutions serait de publier les résultats avec un délai suffisant pour que les terroristes ne puissent pas s'en servir. De même, nous ne vous demandons pas de dire qu'il y a des problèmes avec telle ou telle machine, à tel ou tel endroit. Nous parlons d'information globale, ce qui est bien différent que de dire : « Les machines 1 à 7 à Pearson ont des problèmes et, si vous voulez passer en douce, c'est là que vous aurez votre meilleure chance ». Ce n'est pas du tout ce que nous demandons. Nous demandons simplement quelle est l'efficacité globale du système une fois que vous avez eu la possibilité de résoudre ses problèmes.

Senator Moore: Can you indicate to the committee what the trend is? Are the tests proving that we are getting better, or is it a constant line because of new personnel? Can you give us some indication without getting into specifics? We are not looking for that.

Mr. Grégoire: We have taken a conscious decision, as Ms. Purdy has explained to you, not to debate the subject in a public place.

Senator Moore: How long have you been doing these tests?

Mr. Grégoire: We have been doing tests for probably over 20 years.

Ms. Purdy: I would also add that there are measures of the effectiveness of CATSA screening and of the oversight by Transport Canada of that screening in the numbers that are reported regularly by CATSA for the items that they have seized at the screening line. In addition, certainly you read from time to time that sterile areas are evacuated because a screener has identified something that should not have gone through, and did. We have regular assessments of the effectiveness of CATSA screening, through some of the information which is made public on a regular basis.

Senator Moore: That is the regular passenger line. That is not the same thing. A smart, well-thought-out test, which is what you would be up against in the event of a terrorist scheme, is a different test.

Mr. Ranger: Senators, I can assure you that we spend a lot of time conducting those tests. If you had the management of CATSA here, they probably would tell you that we impose considerable stress on screeners because we monitor the work of screeners very closely, on a daily and hourly basis.

The Chairman: That is not an impressive answer. The only impressive answer is whether you can show an acceptably low level of infiltration and whether you can show progress. You are doing neither.

Mr. Ranger: With respect, sir, is this not part of a somewhat broader issue? We are not the only department involved in security. We are not the only department committing large resources to ensuring security. Other departments have their own indicators, which are not disclosed either. Is there not a broader issue on how the performance of departments is being assessed? To the extent that this is an issue, and I recognize it as an issue, we are a small part of that bigger issue as to how parliamentarians are properly kept informed. The person we are not supposed to talk about here did express concerns generally about having a responsibility to report to Parliament and yet having to respect the secrecy of information. We are not alone in that situation. There is perhaps a structural problem that needs to be looked at.

Le sénateur Moore : Pouvez-vous dire au comité quelle est la tendance? Les tests prouvent-ils que la situation s'améliore ou sont-ils toujours les mêmes parce qu'il y a continuellement du nouveau personnel? Pouvez-vous nous donner une idée, sans entrer dans les détails? Nous ne demandons pas de détails.

M. Grégoire : Comme l'a dit Mme Purdy, nous avons pris consciemment la décision de ne pas débattre de cette question en public.

Le sénateur Moore : Depuis combien de temps faites-vous ces tests?

M. Grégoire : Probablement depuis plus de 20 ans.

Mme Purdy : J'ajoute qu'il y a aussi des mesures d'efficacité des inspections effectuées par l'ACSTA et de la supervision exercée par Transports Canada dans les chiffres qui sont publiés régulièrement par l'ACSTA au sujet des articles saisis à la ligne d'inspection. En outre, vous pouvez sans doute lire de temps à autre qu'un secteur stérile a été évacué parce qu'un inspecteur a repéré quelque chose qui n'aurait pas dû s'y trouver. Il y a des évaluations régulières de l'efficacité des inspections de l'ACSTA par le truchement de certaines des informations qui seront régulièrement rendues publiques.

Le sénateur Moore : Vous parlez de la ligne régulière des passagers. Ce n'est pas la même chose. Un test intelligent et bien conçu, et c'est ce à quoi il faudrait résister dans un attentat, c'est complètement différent.

M. Ranger : Sénateurs, je peux vous assurer que nous consacrons beaucoup de temps à effectuer ces tests. Si vous aviez la direction de l'ACSTA devant vous aujourd'hui, elle vous dirait probablement que nous imposons un stress considérable aux inspecteurs parce que nous surveillons leur travail de très près, chaque jour et chaque heure.

Le président : Ce n'est pas une réponse impressionnante. La seule réponse impressionnante serait que vous puissiez prouver que le taux d'infiltration est très bas et que vous faites des progrès. Vous ne pouvez prouver ni l'un ni l'autre.

M. Ranger : Très respectueusement, monsieur, ceci n'est-il pas relié à un problème plus large? Nous ne sommes pas le seul ministère qui s'occupe de sécurité. Nous ne sommes pas le seul ministère qui consacre beaucoup de ressources à la sécurité. D'autres ministères ont leurs propres indicateurs, qu'ils ne divulguent pas non plus. N'y a-t-il donc pas une question de portée plus large concernant la manière dont on évalue le rendement des ministères? Si cela pose un problème, et je conviens que c'est le cas, nous ne sommes qu'une petite partie d'un problème plus large qui est de savoir comment les parlementaires sont informés. La personne dont nous sommes censés ne pas parler ici a exprimé des réserves générales sur l'obligation de faire rapport au Parlement tout en étant tenue au secret. Nous ne sommes pas seuls dans cette situation. C'est peut-être un problème structurel sur lequel il faudrait se pencher.

The Chairman: That is another issue. There appears to be too many people in charge of too many things, so everyone can pass the buck on to the next guy. You are trying to do that here.

Mr. Ranger: No, no.

The Chairman: If there were a higher level of confidence in how you were organizing our port security, you might get away with it, but we looked at your instructions for CATSA, for example, with airside workers, with baggage handlers, with groomers, with caterers, with people who refuel, and the occasional random searching that you have with them opens up the whole system to abuse and makes the screening of passengers a farce. Can you tell the committee why you choose to direct CATSA to randomly inspect?

Mr. Ranger: Yes. I would like to explain what we do for non-passengers, or workers at airports. On September 11, we were one of the few countries in the world already conducting background checks on employees. It is a five-point test: tests for any criminal record, tests for any problem with the credit of the employee, verification of —

Senator Moore: At all ports of entry? Seaports as well as airports?

Mr. Ranger: No, but we are moving to that. We have very systematic background checks.

The Chairman: I am sorry. Come on. Do not tell us they are systematic. Describe what the checks are. Tell us what a CPIC check is and what a CSIS check is. You are not talking about a full field of investigation. You are just seeing whether their name pops up on a list.

Mr. Ranger: I will definitely answer that. I was about to say it is like peeling an onion. There are several layers. We do background checks, and we will discuss how we do that. For greater certainty, we have asked CATSA to conduct random tests as they enter restricted areas. CATSA stops about 2,500 employees every day.

The Chairman: Out of how many?

Mr. Ranger: One hundred and twenty-five thousand passes are issued overall, but not all of those people are at the airport every single day. As you know, sir, we are intending to introduce restricted area identity cards with biometric features, so that someone cannot get into the airport with a false pass. You have to have a match between biometric features and the pass.

This morning I was asking my colleagues: Once that system is in place, will we still maintain the random tests? The answer is yes, even though we will have this system that will be difficult to break with the biometric features, we would maintain the random tests anyway as an extra precaution.

Le président : C'est une autre question. Il semble y avoir trop de personnes responsables de trop de choses, ce qui permet à chacun de se défilier en rejetant la responsabilité sur les autres. C'est ce que vous essayez de faire ici.

M. Ranger : Non, non.

Le président : Si nous avions un peu plus confiance dans la manière dont vous organisez la sécurité de nos ports, ça pourrait peut-être passer, mais nous nous sommes penchés sur les instructions que vous donnez à l'ACSTA, par exemple, au sujet des gens qui s'occupent des avions, des bagagistes, des préposés à l'entretien, des traiteurs, des gens qui font le plein, et les fouilles aléatoires occasionnelles que vous faites auprès d'eux exposent tout le système au risque d'abus et font du système d'inspection des passagers une farce totale. Pouvez-vous dire au comité pourquoi vous avez choisi d'ordonner à l'ACSTA de faire des inspections aléatoires?

M. Ranger : Oui. J'aimerais expliquer ce que nous faisons pour les non-passagers, c'est-à-dire les travailleurs des aéroports. Le 11 septembre, nous étions l'un des rares pays au monde à vérifier déjà les antécédents des employés. C'est une vérification en cinq points : casier judiciaire, crédit...

Le sénateur Moore : Dans tous les ports d'entrée? Dans les ports maritimes ainsi que les aéroports?

M. Ranger : Non, mais nous avançons vers ça. Nous faisons des vérifications d'antécédents très systématiques.

Le président : Je regrette, vous plaisantez. Ne me dites pas que c'est systématique. Décrivez-moi ces vérifications? Dites-moi ce qu'est une vérification du CIPC et ce qu'est une vérification du SCRS. Vous ne parlez pas d'investigations approfondies. Vous vérifiez simplement si un nom se trouve sur une liste.

M. Ranger : Je tiens absolument à répondre à ça. J'étais sur le point de dire que c'est comme une pelure d'oignon. Il y a plusieurs couches. Nous faisons des vérifications d'antécédents, et nous pourrions discuter de la manière dont nous les faisons. Pour plus de certitude, nous avons demandé à l'ACSTA d'effectuer des tests aléatoires à l'entrée des zones réglementées. L'ACSTA vérifie environ 2 500 employés par jour.

Le président : Sur combien?

M. Ranger : Globalement, 125 000 laissez-passer sont délivrés mais tous ces gens ne sont pas chaque jour à l'aéroport. Comme vous le savez, nous avons l'intention d'introduire des cartes d'identité biométriques pour l'accès aux zones réglementées afin que personne ne puisse entrer dans un aéroport avec un faux laissez-passer. Il faudra qu'il y ait concordance entre les caractéristique biométriques et le laissez-passer.

J'ai demandé ce matin à mes collègues si nous allons maintenir les tests aléatoires une fois que ce système aura été mis en place. Ils m'ont dit que oui car, même si nous savons que ce système qui sera très difficile à violer avec les caractéristiques biométriques, on maintiendra les tests aléatoires comme précaution supplémentaire.

Who could answer the question on how we conduct the background checks?

Mr. Grégoire: Senator Kenny seems to have a good understanding of the process. We do take the fingerprints of individuals and the information of individuals. We run a credit check on the individual. We run a CPIC check, level 1. We do a CSIS check.

The Chairman: What is CPIC level 1?

Mr. Grégoire: I am not an expert on that. You seem to know more on the subject. We have an MOU with the RCMP where they will share any information with us on criminal organizations or affiliations of individuals to organized crime. We take all of this, along with the criminal record of the individual, and we assess if the individual represent a threat to aviation security. This is the basis on which we can accept or refuse a transportation security clearance. The legislative authority is within the Aeronautics Act, so we do that.

No, we do not do an infield check nor do we run interviews on people. This is only done for high level government clearance. We do not do that for airport workers. In addition, those tests and clearances are renewed every five years. If we are made aware of anything during that period, we can suspend or cancel a security clearance; suspend if there is an inquiry into the person, or cancel.

We have also added more stringent rules to the process since the summer of 2005. We now require information for five years, verifiable information. That means that if a person comes into our office with missing years of information, we will find ways to get this information; if we cannot, we will not grant a clearance. We have been forced to refuse quite a large number of clearances for that reason since the summer of 2005. CSIS, unfortunately, does not have an agreement with all countries from whence those people come, and it would be too labour-intensive to go to these countries and seek the information. If it is not there, or available, and if we cannot counter-verify the information, we do not give the security clearance to that person.

Mr. Ranger: We verify every five years and that means, in terms of workload, to give you an idea, between 30,000 and 40,000 names a year that we assess to keep a list of 125,000.

The Chairman: You talk about a CPIC check and the CSIS check and the credit check. I would ask you, Mr. Grégoire, if you would provide the committee with the details, if you are not clear on what they are. If you would provide that to the clerk, I would be most grateful.

I have a couple of things I want to run through. The first one is: People work inside airports without having these checks take place, do they not?

Mr. Ranger: And have access to restricted areas?

The Chairman: Contractors take people in.

Qui peut répondre à la question sur la manière dont on fait les vérifications d'antécédents?

M. Grégoire : Le sénateur Kenny semble bien connaître le processus. Nous prenons les empreintes digitales, ainsi que des informations personnelles. Nous effectuons une vérification du crédit. Nous effectuons une vérification de niveau 1 du CIPC. Nous effectuons une vérification du SCRS.

Le président : Qu'est-ce que le niveau 1 du CIPC?

M. Grégoire : Je ne suis pas expert en la matière. Vous semblez en savoir plus que moi là-dessus. Nous avons un protocole d'entente avec la GRC en vertu duquel elle partage avec nous toute information qu'elle possède sur les organisations criminelles ou les personnes reliées au crime organisé. Nous prenons tout ça avec le casier judiciaire de l'individu, et nous nous demandons si la personne pourrait être une menace à la sûreté de l'aviation. C'est en fonction de ce critère que nous acceptons ou refusons d'accorder une cote de sécurité. Le pouvoir législatif émane de la Loi sur l'aéronautique.

Non, nous ne faisons pas de vérifications de références et nous ne tenons pas d'entrevues avec les gens. Cela ne se fait que pour une cote de sécurité gouvernementale de haut niveau. Nous ne faisons pas ça pour le personnel des aéroports. Si, dans cette période, nous apprenons quoi que ce soit, nous pouvons suspendre ou annuler la cote de sécurité; suspendre s'il y a une enquête en cours, ou annuler.

Nous avons aussi ajouté des règles plus rigoureuses au processus depuis l'été 2005. Nous exigeons maintenant des informations vérifiables sur cinq ans. Cela signifie que, si une personne arrive dans nos bureaux sans informations sur certaines années, nous essaierons d'obtenir ces informations et, si nous n'y arrivons pas, nous ne lui donnerons pas de cote de sécurité. Nous sommes obligés de rejeter un grand nombre de demandes de cote de sécurité pour cette raison depuis l'été 2005. Hélas, le SCRS n'a pas d'entente avec tous les pays d'où viennent ces personnes et il nous faudrait beaucoup trop de personnel pour pouvoir aller chercher les informations voulues dans ces pays. Si la personne n'a pas les informations avec elle, ou si nous ne pouvons pas les vérifier, elle n'obtiendra pas de code de sécurité.

M. Ranger : Nous vérifions tous les cinq ans et, pour vous donner une idée de la charge de travail correspondante, ça représente entre 30 000 et 40 000 noms par an sur un total de 125 000.

Le président : Vous parlez d'une vérification du CIPC, d'une vérification du SCRS et d'une vérification de la cote de crédit. Monsieur Grégoire, je vous demande de donner des détails plus tard au comité si vous ne pouvez pas nous les donner aujourd'hui. Je vous serais très reconnaissant de bien vouloir les fournir au greffier.

J'ai d'autres choses à aborder. Premièrement, il y a des gens qui travaillent dans les aéroports sans avoir fait l'objet de ces vérifications, n'est-ce pas?

M. Ranger : Et qui ont accès aux zones réglementées?

Le président : Les entrepreneurs engagent du personnel.

Mr. Grégoire: They have to be accompanied by someone with pass.

The Chairman: How many people can one person accompany? Can one person accompany more than one person?

Mr. Grégoire: There is a very specific security measure, but I do not remember what it is.

The Chairman: Is it five people, ten people, who can be supervised by one?

Mr. Grégoire: We will provide you with that information.

Mr. Ranger: I am sure it is more than one. We will give you the details.

The Chairman: If you are director of security, I think this would be a relevant thing to know.

Mr. Grégoire: I would hope that my director of security knows that.

The Chairman: There is also the checking of vehicles that are coming in and out: You are aware that people just wave at the vehicles?

Mr. Ranger: I am aware of such incidents, thanks to you.

The Chairman: But it is not just "such incidents." This is the norm. The exception would be if someone came out and said: "I think I would like to look behind your front seat." That would be the incident. That would be what is unusual. It is not the norm.

Mr. Grégoire: We have set up a working group between Transport Canada and CATSA to look at options to start a program of vehicle search. When we announce the non-passenger screening program, which you would prefer we do 100 per cent, we also said that eventually we would screen cars and vehicles going into the restricted area around the airport, but that is not yet in place. However, we agree with you that we need to put it in place eventually.

The Chairman: We have had a serious incident that has been referred to today with the Air India bombings, two of them. Where were the bombs placed?

Mr. Ranger: I have to defer to Ms. Purdy.

Ms. Purdy: It was in the cargo hold.

The Chairman: We are searching everyone who goes into the passenger compartment.

Ms. Purdy: Yes, and their luggage.

The Chairman: We are not, however, searching all of the people who work in the cargo hold.

Ms. Purdy: Who work in the cargo hold?

The Chairman: Who go in and leave it during the course of the day.

Ms. Purdy: The people who move cargo into passenger aircraft?

M. Grégoire : Il faut qu'ils soient accompagnés d'une personne ayant un laissez-passer.

Le président : Combien de gens une personne ayant un laissez-passer peut-elle accompagner? Peut-elle accompagner plus d'un employé?

M. Grégoire : Il y a une mesure de sécurité très stricte mais je ne me souviens plus de ce qu'elle est.

Le président : Est-ce 5 personnes, 10 personnes qui peuvent être supervisées par une autre?

M. Grégoire : Nous vous enverrons l'information.

M. Ranger : Je suis sûr que c'est plus d'une. Nous vous donnerons les détails.

Le président : Si vous êtes le directeur de la sécurité, je pense que vous devriez le savoir.

M. Grégoire : J'espère que mon directeur de la sécurité le sait.

Le président : Il y a aussi la vérification des véhicules, à l'entrée et à la sortie. Vous savez qu'on laisse passer des véhicules sur un simple signe de main.

M. Ranger : Je suis au courant de tels incidents, grâce à vous.

Le président : Mais ce ne sont pas simplement « de tels incidents », c'est la règle. L'exception serait que quelqu'un s'approche du véhicule et exige de jeter un coup d'œil sur le siège arrière. C'est ça qui serait un incident. C'est ça qui serait inusité. Ce n'est pas la norme.

M. Grégoire : Nous avons mis sur pied un groupe de travail entre Transports Canada et l'ACSTA pour étudier les options de lancement d'un programme de fouille des véhicules. Quand nous avons annoncé le programme de filtrage des non-passagers, que vous aimeriez voir appliqué à 100 p. 100, nous avons également dit que nous allions à terme inspecter les automobiles et véhicules entrant dans les zones réglementées de l'aéroport, mais ce programme n'est pas encore en vigueur. Toutefois, nous convenons qu'il va falloir le mettre en application.

Le président : Il y a eu un incident grave qui a été mentionné aujourd'hui au sujet de l'attentat contre l'avion d'Air India, les deux attentats en réalité. Où les bombes avaient-elles été placées?

M. Ranger : Je demande à Mme Purdy de vous répondre.

Mme Purdy : Dans la soute à bagages.

Le président : Nous fouillons toutes les personnes qui entrent dans la cabine des passagers.

Mme Purdy : Oui, et leurs bagages.

Le président : Par contre, nous ne fouillons pas toutes les personnes qui travaillent dans la soute à bagages.

Mme Purdy : Qui travaille dans la soute à bagages?

Le président : Je parle des personnes qui entrent et sortent pendant la journée.

Mme Purdy : Les personnes qui placent les bagages dans la soute?

The Chairman: That is correct.

Ms. Purdy: I believe that is a restricted area, so they would be subject to checks, I would assume.

The Chairman: They are not all searched when they go in, are they?

Ms. Purdy: They are subject to the same random checks.

The Chairman: Does that not work out to less than 1 per cent?

Ms. Purdy: I do not know the figures.

The Chairman: We just got the figures: 2,500.

Ms. Purdy: These are people who are now being issued with biometric-based passes, so you cannot put them in the same category as passengers. These are people who have been vetted.

The Chairman: The reality is, these are not terribly valuable checks. We have deposed people who have smuggled drugs off planes, who work in the airport, and have described how they are able to move back and forth as much as they like, sometimes taking as many as 20 trips to unload their drugs out of an airport. We have deposed baggage handlers who have told us they can bring anything they want airside in their lunch pail. We have deposed groomers who have said they are the last people in the passenger cabin and no one checks them. They could be carrying a box cutter if they liked, and they could leave one by every seat.

We have had all of this testimony before this committee. This is all in the context of the RCMP coming before this committee and testifying that all of the major airports have organized criminal families there. Now, in light of the fact that the federal police force is testifying that there are organized criminal gangs functioning airside in restricted areas, Ms. Purdy, inside the airport, you are saying that it is appropriate not to search them every day going in and — I would argue — coming out.

Mr. Ranger: As Mr. Grégoire just explained, we now have an MOU with the RCMP that allows us to have access to information on individuals who may have criminal associations. We now have access to that, and you will recall that this is one area where the Auditor General took us to task to fix that situation, and we did.

I would like to add also that because of the very concern you are expressing, the government has asked CATSA to introduce those new identity cards that have a biometric feature. That project is progressing well and will be fully in place by the end of 2006. As we speak, approximately 33,000 people have that pass, so it is moving quickly. All airports have the equipment to issue the cards with the biometric feature. It is simply a matter of registering as fast as they can.

Le président : C'est ça.

Mme Purdy : Je crois que c'est une zone réglementée et ces personnes ont donc dû faire l'objet d'une vérification, je suppose.

Le président : Elles ne sont pas fouillées quand elles entrent dans la soute, n'est-ce pas?

Mme Purdy : Elles font l'objet de vérifications aléatoires.

Le président : Mais cela ne vaut que pour moins de 1 p. 100 d'entre elles?

Mme Purdy : Je ne connais pas les chiffres.

Le président : Nous les avons obtenus : 2 500.

Mme Purdy : Il s'agit de personnes qui ont obtenu des laissez-passer biométriques et on ne peut donc pas les classer dans la même catégorie que les passagers. Ce sont des personnes qui ont fait l'objet d'un contrôle.

Le président : En réalité, ces contrôles ne sont pas très efficaces. Nous avons recueilli les témoignages de personnes qui ont fait de la contrebande de drogue dans les avions, qui travaillent dans un aéroport et nous ont expliqué comment elles peuvent circuler librement, en effectuant parfois jusqu'à une vingtaine de voyages pour faire sortir des drogues de l'aéroport. Nous avons recueilli les témoignages de bagagistes qui nous ont dit qu'ils peuvent faire entrer n'importe quoi dans un avion dans leur boîte-repas. Nous avons recueilli les témoignages de préposés au nettoyage des avions qui nous ont dit qu'ils sont les derniers dans la cabine des passagers et que personne ne les contrôle. S'ils voulaient, ils pourraient laisser un tranchet sur chaque siège.

Nous avons recueilli tous ces témoignages devant le comité avant même que la GRC ne vienne témoigner qu'il y a dans tous les aéroports des familles du crime organisé. Considérant que la police fédérale soutient qu'il y a des bandes du crime organisé qui opèrent dans les zones réglementées, madame Purdy, à l'intérieur des aéroports, vous osez me dire qu'il est acceptable de ne pas fouiller chaque personne à l'entrée et à la sortie de ces zones?

M. Ranger : Comme vient de l'expliquer M. Grégoire, nous avons maintenant un protocole d'entente avec la GRC qui nous permet d'avoir accès aux informations sur les personnes susceptibles d'avoir des relations à caractère criminel. Nous avons maintenant accès à ça et vous vous souviendrez que c'est l'une des questions que la vérificatrice générale nous avait demandé de régler, ce que nous avons fait.

J'aimerais ajouter, considérant les préoccupations que vous venez d'exprimer, que le gouvernement a demandé à l'ACSTA d'utiliser ces nouvelles cartes d'identité biométriques. Ce projet avance bien et sera complètement mis en œuvre d'ici la fin de 2006. Au moment où nous nous parlons, environ 33 000 personnes ont déjà de telles cartes d'identité et les choses avancent rapidement. Tous les aéroports posséderont l'équipement nécessaire pour délivrer ces cartes biométriques. Cela se fait le plus rapidement possible.

The Chairman: It might be well under way but if people have the capacity to come and go at will from an airport then some organized people are doing it. You said that an MOU has been introduced. Does that mean that when we call Mr. Sam Landry, the inspector in charge of Pearson International Airport, next week or next month, he will tell us that he does not have organized criminal gangs working within the airport?

Mr. Grégoire: If he tells you that, I would hope he would tell us as well.

The Chairman: He tells the whole world. We published it in our last report.

Ms. Purdy: As both my colleagues have mentioned, we have enhanced the background checks on these individuals significantly through this MOU. It is not simply a piece of paper. It means that everyone subjected to an airport restricted area clearance is checked against a number of RCMP databases and not just CPIC — those that show criminal associations. When we are clearing, re-clearing or renewing the passes for these individuals, the RCMP officer can bring to our attention that criminal associations should be looked at. We would look at the material and determine whether to issue a pass to that individual.

With that plus the requirement to have five continuous years of verifiable and accurate information, we have strengthened the background check system in co-operation with the RCMP, who know organized crime in airports better than anyone else knows it.

The Chairman: Certainly, the RCMP have told us that it is extensive. In the case of the smuggler that we deposed recently, the individual's circumstances had changed after a couple of years, which caused them to get into the line of work they were in. It is a question of whether the checks are frequent enough.

Mr. Ranger: I am well placed to tell you that we refuse many people because of incomplete information. The minister has delegated authority to me to sign off the refusal forms. I see them all each week. I have to confirm refusals on a large number of people who apply for jobs at airports.

Senator Banks: I would like to continue on this vein so that I am clear on what you are saying. It is the position of the department, with respect to people who work airside in sensitive areas, that a background check is sufficient to allow them to cross to the airside area, where they can do more than I can do as a passenger, and be subject to random checks; is that correct?

Mr. Ranger: Yes, but we are saying that that is not good enough. Background checks and random checks are not sufficient. In addition to that, we are issuing an identity card with biometric features, to be fully in place for all airport workers by the end of 2006.

Le président : Peut-être bien mais si les personnes peuvent entrer et sortir comme elles le veulent de toutes les zones de l'aéroport, ça veut dire que certaines personnes du crime organisé le font aussi. Vous parlez d'un protocole d'entente. Cela veut-il dire que, si nous téléphonons à M. Sam Landry, l'inspecteur responsable de l'aéroport international Pearson, la semaine prochaine ou le mois prochain, il nous dira qu'il n'y a pas de bandes du crime organisé dans son aéroport?

M. Grégoire : S'il vous dit ça, j'espère qu'il nous le dira aussi.

Le président : Il l'a déjà dit au monde entier. Nous l'avons publié dans notre dernier rapport.

Mme Purdy : Comme l'on dit de mes deux collègues, nous avons sensiblement renforcé les vérifications des antécédents de ces individus, grâce à ce protocole d'entente. Ce n'est pas un simple bout de papier. Ça veut dire que toute personne assujettie à une cote de sécurité pour l'accès aux zones réglementées a fait l'objet d'une vérification par rapport à un certain nombre de bases de données de la GRC, et pas simplement du CIPC — je parle des personnes ayant des associations criminelles. Quand nous faisons une vérification pour une cote de sécurité, une vérification qui est répétée pour renouveler les laissez-passer de leurs détenteurs, l'agent de la GRC peut attirer notre attention sur les relations criminelles dont nous devrions tenir compte. Dans ce cas, nous examinons l'information disponible et décidons si nous devons donner un laissez-passer ou non.

Cette méthode, conjuguée à l'obligation d'avoir cinq années d'informations vérifiables et exactes, nous a permis de renforcer les vérifications des antécédents en coopération avec la GRC qui connaît mieux que quiconque la question du crime organisé dans les aéroports.

Le président : Certes, la GRC nous a dit que c'est une vérification exhaustive. Dans le cas du contrebandier qui a témoigné récemment, sa situation a changé au bout d'une année ou deux, ce qui l'a amené à changer de métier. La question est de savoir si les contrôles sont assez fréquents.

M. Ranger : Je suis bien placé pour vous dire que nous refusons beaucoup de personnes à cause d'informations incomplètes. Le ministre m'a accordé le pouvoir de refuser de signer les formulaires qu'on me présente chaque semaine. Je dois confirmer les refus concernant beaucoup de personnes qui demandent des emplois dans les aéroports.

Le sénateur Banks : Je reste sur le même sujet car je veux m'assurer que je vous comprends bien. La position du ministère au sujet des personnes travaillant dans les zones sensibles des aéroports est qu'une vérification des antécédents est suffisante pour leur en donner l'accès, alors qu'elles peuvent y faire plus que je ne le peux comme passager obligé de subir une inspection aléatoire. C'est bien ça?

M. Ranger : Oui, mais nous disons que ce n'est pas suffisant. Les vérifications d'antécédents et les inspections aléatoires ne sont pas suffisantes. En plus de ça, nous mettons en place un système de cartes d'identité biométriques qui sera complètement appliqué à tous les travailleurs des aéroports d'ici la fin de 2006.

Senator Banks: We will know who they are but we will not search them regularly.

Mr. Ranger: That will be done on a random basis.

Senator Banks: I have been flying for 56 years and I have a CAN pass, a Senate identification card, and yet I have been examined at least twice and often three or four times each week, week in and week out, for many years. The likelihood that I am carrying contraband or a knife in my carry-on luggage is fairly remote.

Applying your logic, will you recommend that passengers who carry acceptable levels of identification and are known not to be direct threats will not have to be searched all the time when they get on airplanes? It would save a great deal of money.

Mr. Grégoire: I would like to make two points. First, on the non-passenger screening on random checks, we are ahead of many countries around the world. Many countries do not screen the workers at the airports. However, there is some talk, especially amongst European Union countries, about starting to screen 100 per cent of workers, similar to what you are trying to convince us to do.

We have not said we would never do it; we are saying that we are not doing it now. Perhaps one day we will do it. It is a matter of risk management and a matter of addressing the issues and spending the money on the basis of that risk. The current program with the restricted area pass, which we will introduce, and the improved background check is complemented by random checks. A random check means that the employees do not know when it will happen. If they know, then we will have to improve the system, and we would discuss that with CATSA. The three items constitute a good framework.

Your question was on frequent, no-threat travellers. We have asked CATSA to develop a program for frequent travellers but we have concerns about it. We do not want to move too soon into that because the security advantages to the traveller are not clear to us. For instance, are we ready to let just any registered traveller board a plane without screening them? I do not think so, not yet.

Senator Banks: Yet you are prepared to let baggage handlers go into airplanes every day without searching them.

The Chairman: It is not a random check. The first two people in a herd might be checked. They do not come one at a time but rather in groups of 20s and 30s. The first two get stopped and everyone else walks through. They talk to each other on cellphones and thus know which gates are busy and which are not busy.

Mr. Grégoire: It should not be that easy. Now that you have identified those weaknesses, we will talk about them.

The Chairman: I identified those weaknesses three years ago.

Le sénateur Banks : Nous saurons qui ils sont mais nous ne le fouillerons pas régulièrement.

M. Ranger : Ça se fera au hasard.

Le sénateur Banks : Je prends l'avion depuis 56 ans, j'ai une carte CANPASS et une carte d'identité du Sénat, et pourtant je fais l'objet d'une inspection deux fois par semaine, si ce n'est trois ou quatre, semaine après semaine, depuis des années. Le risque que je transporte de la contrebande ou un couteau dans mon bagage à main est assez mince.

Si j'applique votre raisonnement, allez-vous recommander que les passagers qui ont des pièces d'identité acceptables et que l'on sait ne pas être des menaces directes n'auront pas à être fouillés chaque fois qu'ils prennent l'avion? Ça permettrait d'économiser beaucoup d'argent.

M. Grégoire : Deux remarques à ce sujet. Premièrement, en ce qui concerne l'inspection aléatoire des non-passagers, nous sommes en avance par rapport à beaucoup d'autres pays qui ne contrôlent pas leurs employés des aéroports. On commence à parler, surtout dans l'Union européenne, de contrôler la totalité de ces employés, tout comme vous essayez de nous convaincre de le faire.

Nous ne disons pas que nous ne le ferons jamais, nous disons que nous ne le faisons pas maintenant. Nous le ferons peut-être un jour. C'est une question de gestion du risque et de dépenses d'argent en fonction de ce risque. Le programme actuel de laissez-passer pour les zones réglementées que nous allons mettre en vigueur et le programme de vérification des antécédents seront doublés d'inspections aléatoires. Une inspection aléatoire signifie que les employés ne sauront pas ce qui va arriver. S'ils le savent nous devons améliorer le système et nous en discuterons avec l'ACSTA. Ces trois éléments pris ensemble constituent un bon système.

Votre question portait sur les grands voyageurs ne posant aucun risque. Nous avons demandé à l'ACSTA de concevoir un programme à leur intention mais nous avons encore des réserves. Nous ne voulons pas avancer trop vite dans cette voie parce que nous ne voyons pas quel avantage le voyageur en tirera sur le plan de la sécurité. Par exemple, sommes-nous prêts à laisser n'importe quel voyageur enregistré monter dans un avion sans aucun contrôle? Je ne le pense pas. Pas encore.

Le sénateur Banks : Pourtant, vous êtes prêts à laisser les bagagistes monter tous les jours dans les avions sans les fouiller.

Le président : Mais ce n'est pas un contrôle aléatoire. Les deux premiers d'un groupe peuvent être contrôlés mais ces employés n'arrivent pas un à la fois. Ils arrivent plutôt en groupes de 20 ou 30. Les deux premiers se font inspecter mais tous les autres peuvent passer. Ils se parlent au téléphone cellulaire et ils savent donc à quelles portes il y a beaucoup d'activité et auxquelles il y en a peu.

M. Grégoire : Ça ne devrait pas être aussi facile. Maintenant que vous venez de signaler ces faiblesses, nous allons leur en parler.

Le président : Je les avais déjà signalées il y a trois ans.

Mr. Ranger: It is not only when they enter the area. An inspector can go on the runway at any time and identify —

The Chairman: Yes, they can go, but it does not happen. It happens when they are passing through the gate.

Mr. Ranger: Primarily, I agree, the option is there.

The Chairman: The option is there but it is not exercised.

Senator Moore: Senator Banks is mentioning by way of his own situation: Would a NEXUS card eliminate the need to go through security?

Mr. Grégoire: No.

Senator Moore: You would not let him pass? Even with a NEXUS card he still has to go through security?

Mr. Ranger: Yes.

Senator Moore: I know it relates to customs but it is quite a serious application to get one of those cards. It is not just a simple piece of paper.

Mr. Ranger: There are security issues. For example, an open question for those who would avail themselves of the benefit is: should there be a fee? Would you be prepared to pay \$100?

Senator Banks: Allow me to make something clear. I was only using it as an analogy for the argument. I do not want to be excused from my baggage being searched. I do not want anyone to be excused from their baggage being searched to get on an airplane. I want every person's baggage to be searched, whether they are carrying it or it is checked in for cargo, more carefully than is currently the case. I want the same degree of scrutiny to be applied to other people who are on that airplane just before me. I do not want to be excused. That was not the purpose of my argument. I will move on to the next question.

With all due respect, Mr. Grégoire, I know what you are up against. However, you gave an answer to a question raised in the report three years ago about trucks, cars and other vehicles entering the airside area of many airports. Today, you said that you have now established a committee that will examine what kind of process might be put into place to deal with that question.

Members of this committee and others brought this situation to the attention of the previous government. That was three years ago. How is it possible that something as simple as that, as simple as saying that we think we should do even random checks, on some reasonable basis, on vehicles that go airside, which we know is not now the case; that is not in place yet. Now you are telling us today that you are beginning to look at the possibility and examine whether it might be undertaken somehow?

M. Ranger : Ce n'est pas seulement quand ils entrent dans la zone. Un inspecteur peut aller sur les pistes à n'importe quel moment pour demander...

Le président : Oui, ils peuvent y aller mais ils ne le font jamais. Le contrôle se fait quand ils franchissent la porte.

M. Ranger : Au fond, je suis d'accord, la possibilité existe.

Le président : La possibilité existe mais ils ne le font jamais.

Le sénateur Moore : Le sénateur Banks vient d'évoquer sa propre situation. Est-ce qu'une carte NEXUS éliminerait le besoin de passer par le contrôle de sécurité?

M. Grégoire : Non.

Le sénateur Moore : Vous ne les laisseriez pas passer? Même avec une carte NEXUS ils seraient obligés de passer par le contrôle?

M. Ranger : Oui.

Le sénateur Moore : Je sais que c'est relié aux douanes mais c'est très compliqué d'obtenir une de ces cartes. Il ne suffit pas de remplir un bout de papier.

M. Ranger : Il y a des questions de sécurité. Par exemple, une question qui se poserait pour les personnes voulant se prévaloir de ce système serait la question des frais à payer. Seriez-vous prêt à payer 100 \$?

Le sénateur Banks : Permettez-moi d'être parfaitement clair. Je donnais cet exemple pour expliquer mon argument. Je n'exige pas d'être dispensé de la fouille des bagages. Je pense que personne ne devrait être dispensé de la fouille des bagages avant de monter dans un avion. Je tiens à ce que les bagages de chaque personne soient contrôlés, qu'il s'agisse de bagages à main ou de bagages de soute, plus attentivement qu'aujourd'hui. Je veux seulement qu'on surveille d'aussi près les autres personnes qui étaient dans l'avion juste avant moi. Mon argument n'était pas du tout qu'on me dispense de la fouille. Je passe à la question suivante.

Je sais parfaitement quelles sont vos difficultés, monsieur Grégoire. Cependant, vous avez répondu à une question qui avait été posée dans le rapport d'il y a trois ans sur les camions, les automobiles et les véhicules entrant dans les zones réglementées de nombreux aéroports. Aujourd'hui, vous dites que vous venez de mettre sur pied un comité qui va se pencher sur le genre de procédure qu'on pourrait adopter pour régler cette question.

Les membres du comité, comme bien d'autres personnes, ont porté cette question à l'attention du gouvernement précédent. C'était il y a trois ans. Comment se fait-il qu'une chose aussi simple n'ait pas encore été faite? Comment se fait-il que vous n'ayez pas encore examiné la possibilité d'appliquer des contrôles aléatoires de manière raisonnable aux véhicules qui entrent dans les zones réglementées? Vous nous dites aujourd'hui que vous commencez à envisager cette possibilité et que vous allez vous demander si ça devrait se faire.

Mr. Ranger: CATSA has clearly been mandated to do this for workers, individuals and vehicles. Phase 1 is workers. Phase 2, they are not there yet, and frankly this is something we need to deal with but there is a resource issue there.

Senator Banks: Why does phase 2 take more than three years?

Mr. Ranger: There is a resource issue.

Mr. Grégoire: Phase 1 is not finished yet. That is what Mr. Ranger said: Phase 1 will be finished by the end of year. Yes, it is taking longer, but there is a matter of resources. The government just announced on Friday major resources for CATSA. The traffic has been increasing significantly at all major airports and the resources must be put, first, towards the screening of passengers.

Senator Banks: We assume that the bad guys will be saying "We will not go airside because they have not finished phase 2 yet." There is no possible logic to it, but I want to ask you a specific question about the \$26 million that is new money.

Senator Moore: It was announced in the budget.

Ms. Purdy: That is new.

Senator Banks: Can you tell us exactly what that \$26 million will be used for, and when, and what key stakeholders will be involved in that process, and what functions will they carry out? Can you walk us through, just for the record, what the timeline is that you now plan on the implementation of that initiative? Give us an idea of how long it will take before that program is in place. The one about trucks on the airside was three and a half years ago and we have never had an undertaking from anyone to say "This is how long it will take us to fix that." Now, here you have \$26 million new dollars to deal with cargo and airplane. How long will it take?

Mr. Ranger: First, it is not as if nothing exists now. I know it has been criticized, and rightly so, but there is a known shipper program that exists already. We have been concerned. There are gaps there that we need to deal with. That money will serve to design a program that will undergo a pilot test. There will be some specific interventions.

Senator Banks: Is that to address those gaps?

Mr. Ranger: To address those gaps. I will ask Mr. Grégoire to elaborate on what the intentions are.

Mr. Grégoire: This money is to design and pilot test enhancements of air cargo. It is not to fill in all the gaps yet. We want to evaluate and develop regulated agent and known shipper security programs to increase security in the supply chain integrity. That will be done with approximately 1,000 companies, give or take a few dozen. We want to evaluate and develop a known shipper database to help identify low-risk supply chain partners. Here we would like to eventually have up to 30,000 registered companies.

M. Ranger : L'ACSTA a clairement la responsabilité de faire ça pour ses employés et véhicules. La phase 1 concerne les employés. La phase 2 n'est pas encore en route et nous admettons que c'est quelque chose qui doit se faire mais il y a un problème de ressources.

Le sénateur Banks : Pourquoi la phase 2 prend-elle plus de trois ans?

M. Ranger : C'est une question de ressources.

M. Grégoire : La phase 1 n'est pas encore terminée. C'est ce que M. Ranger a dit : elle sera terminée à la fin de l'année. Oui, ça prend plus longtemps mais c'est une question de ressources. Le gouvernement vient juste d'annoncer, vendredi dernier, l'octroi de ressources importantes à l'ACSTA. Le trafic a beaucoup augmenté dans tous les grands aéroports et il faut d'abord accroître les ressources qu'exige le contrôle des passagers.

Le sénateur Banks : Comme si les méchants vont se dire : « N'allons pas dans la zone réglementée parce qu'ils n'ont pas encore fini la phase 2 »! Il n'y a pas de logique à ça mais je veux maintenant vous poser une question sur les 26 millions de dollars d'argent frais.

Le sénateur Moore : C'était annoncé dans le budget.

Mme Purdy : C'est nouveau.

Le sénateur Banks : Pouvez-vous me dire exactement à quoi serviront ces 26 millions de dollars, quelles parties seront concernées par ce processus, et quelles fonctions seront exercées? Pouvez-vous m'indiquer l'échéancier de mise en œuvre de cette initiative? Pouvez-vous me dire combien de temps il faudra pour que ce programme soit réalisé? Dans le cas des camions des zones réglementées, il a fallu attendre trois ans et demi et nous n'avons jamais eu aucun engagement de qui que ce soit sur le temps qu'il faudrait pour faire ça. Maintenant, vous recevez 26 millions de nouveaux dollars pour le fret aérien. Ça prendra combien de temps?

M. Ranger : Tout d'abord, nous ne partons pas de rien. Je sais qu'il y a eu des critiques, et elles étaient légitimes, mais il y a déjà un programme concernant les expéditeurs. Nous avons eu des préoccupations. Il y a des failles que nous devons combler. Cet argent servira à concevoir un programme qui fera l'objet d'un essai pilote. Il y aura quelques interventions spécifiques.

Le sénateur Banks : Pour combler les failles?

M. Ranger : Oui, pour combler ces failles. Je demande à M. Grégoire de m'indiquer en détail ses intentions.

M. Grégoire : Cet argent est destiné à concevoir des améliorations pour le fret aérien et à réaliser des essais pilotes. Il ne s'agit pas de combler toutes les failles tout de suite. Nous voulons évaluer et mettre au point des programmes réglementés de sécurité concernant les agents et les expéditeurs pour rehausser la sécurité dans l'intégrité de la chaîne d'approvisionnement. Cela se fera avec environ 1 000 sociétés, à quelques douzaines près. Nous voulons évaluer et concevoir une base de données des expéditeurs connus pour essayer d'identifier les partenaires à risque faible de la chaîne d'approvisionnement. À terme, nous aimerions avoir jusqu'à 30 000 sociétés dans le programme.

I should have mentioned that when we say "we," I am referring to Transport Canada and the Canada Border Services Agency, and I understand that you have heard from Mr. Jolicoeur this morning. Then we want to evaluate and develop air cargo screening and inspection protocol to deal with high-risk cargo. The idea is to come up with a program to determine how we will deal with the known shipper cargo, how we will deal with the unknown shipper cargo, what kind of screening we will do, and who will do the screening.

Mr. Ranger: At every step of the way, sir, there is the shipper, there is the broker, there is the airline, there is the consignee, and we must just think through the whole supply chain and identify gaps at every stage of the way.

Senator Banks: I understand the non-shipper program. I understand the practicality of that. Will this \$26 million have anything to do with looking at a package that I take up to Air Canada Cargo and address to you in Ottawa? Will that package be screened as a result of this \$26 million, or will this \$26 million set up a program that might look at whether that package should be screened?

Mr. Grégoire: I would say a combination of the two answers you just gave. Your package might be screened because we will assess technology in this pilot project so we will test different technology and the means to deliver that technology. The screening could be done by the airline, it could be done by CATSA, it could be done by another provider or it could be done by CBSA itself.

Senator Banks: The \$26 million is partly being spent to decide who is in charge here?

Mr. Ranger: Yes, who will do what, more precisely.

Senator Banks: How long will that take to get the answer?

Ms. Purdy: The money is for two years.

Senator Banks: Will you have the answer at the end of two years?

Ms. Purdy: We will have tested both processes and equipment, and we will have a way forward. We hope by then that we will be screening. In particular, our focus will be on high-risk cargo going into passenger aircraft. That has to be the focus at the beginning.

Mr. Ranger: I should say the government is well aware that this initiative is going forward. However, we will need much more funding. We had identified \$26 million as our needs for the next two years, and we got \$26 million.

Senator Banks: Ms. Purdy talked about high-risk cargo that is going into passenger aircraft. More than three years ago now, this committee discovered that with respect to mailed packages, virtually all of which go into passenger aircraft if they are going to another city, the post office department told us that they do not screen that mail because others do; Air Canada, in turn, told us

Quand je dis « nous », je parle de Transports Canada et de l'Agence des services frontaliers du Canada, et je crois comprendre que vous avez entendu M. Jolicoeur ce matin. Nous voudrions évaluer et mettre au point un protocole de filtrage et d'inspection du fret aérien à risque élevé. Notre objectif est de mettre sur pied un programme permettant de décider ce que nous allons faire du fret des expéditeurs connus, quel type d'inspection nous allons lui appliquer et qui va se charger de l'inspection.

M. Ranger : Il y a à chaque étape l'expéditeur, le transitaire, la compagnie aérienne, le consignataire, et nous devons tenir compte de toute la chaîne d'approvisionnement en identifiant les failles à chaque étape.

Le sénateur Banks : Je comprends le programme des non-expéditeurs. Je comprends ses aspects pratiques. Est-ce que ces 26 millions de dollars auront quelque chose à voir avec le colis que je vais donner à Air Canada Cargo pour qu'il vous soit envoyé à Ottawa? Est-ce que ce colis sera inspecté grâce à ces 26 millions de dollars ou est-ce que ce budget servira à étudier la possibilité que ce colis soit inspecté?

M. Grégoire : Je dirais que c'est une combinaison des deux réponses que vous venez de donner. Votre colis pourrait être inspecté parce que nous examinerons dans ce projet pilote une technologie d'inspection différente et les moyens de l'utiliser. L'inspection pourrait être faite par la compagnie aérienne, par l'ACSTA, par un autre fournisseur ou par l'ASFC.

Le sénateur Banks : Les 26 millions de dollars seront en partie dépensés pour décider qui sera le patron?

M. Ranger : Oui, ou plus précisément, qui fera quoi.

Le sénateur Banks : Dans combien de temps aurons-nous la réponse?

Mme Purdy : C'est un budget de deux ans.

Le sénateur Banks : Aurez-vous la réponse dans deux ans?

Mme Purdy : Nous aurons mis à l'essai les processus et l'équipement et nous aurons la possibilité d'avancer. Nous espérons que nous ferons alors des inspections. Nous nous consacrerons avant tout au fret à risque élevé placé dans les avions de passagers. Ça doit être la priorité au départ.

M. Ranger : Je dois dire que le gouvernement est tout à fait au courant de cette initiative mais, aussi, que nous aurons besoin de beaucoup plus d'argent. Nous avions dit qu'il nous fallait 26 millions de dollars pour les deux prochaines années et nous avons obtenu 26 millions de dollars.

Le sénateur Banks : Mme Purdy a parlé de fret à risque élevé placé dans les avions de passagers. Il y a plus de trois ans, notre comité a découvert que les colis postaux, dont la quasi-totalité est transportée dans les avions de passagers, ne font l'objet d'aucune inspection par la Société des Postes car, nous a dit celle-ci, l'inspection est faite par quelqu'un d'autre. De son côté, Air

that they do not screen it because others do. No one in the department ever said that they screened the mail.

You have just talked, Ms. Purdy, about high-risk cargo going into passenger aircraft. If we know this chink exists in regard to mail, the bad guys know this chink also exists. Is there a program in place — are we looking at some way of saying that if I put a package in the mail in Edmonton, where I live, and mail it to you in Ottawa or Toronto, that somehow, someone, instead of pointing fingers at each other, will look at that package? That is currently the way to get whatever you want on to a passenger airplane, whether it comes from a known shipper or not.

Mr. Ranger: That is what the \$26 million is all about. In the three programs we identified, if we had been asked what the top priority would be, it would have been that one, and we have been saying that for a number of months now.

Senator Banks: Mail, specifically?

Mr. Ranger: Mail and cargo. I would say mail specifically is a concern. That is what we want to deal with.

Senator Atkins: Does CATSA have anyone at field aviation checking passengers on private aircraft, or baggage handlers or aircraft handlers?

Mr. Ranger: Are you talking about the issue of screening or not screening at fixed space?

Mr. Grégoire: CATSA only screens people and baggage at main terminals. This is an issue that we have been looking at recently — “recently” being a bit of a loose term, since we have been looking at it for over a year and a half.

Senator Atkins: It is a sieve, then.

Mr. Ranger: In my introductory remarks, I indicated that there are gaps. Yes, senator, there are gaps. We do risk assessments and it is an area that we still need to deal with. It is our view that, based on the risk assessments, it has not been our top priority. We need to look at that as well.

Mr. Chairman, if I may, I specifically asked a year and a half ago for an action plan here. As we appear before these committees, and as a new event occurs in Madrid or London, we say “What about this and what about that?” We said as we deal with those urgent issues, we must also come up with an action plan; we must look at the full range of the gaps in the system, whether it is with respect to cargo or hand-held missiles or the whole range of issues. In the overall spectrum of threats and vulnerabilities, where do they fit? We are conducting very sophisticated risk assessments of all those possible threats, and basically trying to rank them.

Inasmuch as we have been able to get \$2.5 billion so far, we have been challenged by central agencies, as we should be, and we did not have all the tools to explain why this particular area is more important than that particular area. We are now developing that tool. There is no doubt that the fixed-base issue is identified

Canada nous a dit qu'elle ne fait pas d'inspection parce que l'inspection est faite par quelqu'un d'autre. Personne au ministère ne nous a dit que les colis postaux étaient inspectés.

Madame Purdy, vous venez de parler du fret à risque élevé transporté dans les avions de passagers. Si nous savons qu'il y a cette faille pour le courrier, les méchants le savent aussi. Avez-vous instauré un programme? Si je mets un colis à la poste à Edmonton pour vous l'envoyer à Ottawa ou à Toronto, y a-t-il quelqu'un qui va l'inspecter ou est-ce que tout le monde va continuer à se rejeter la balle? À l'heure actuelle, c'est la meilleure méthode pour mettre ce qu'on veut dans un avion de passagers, qu'on soit un expéditeur connu ou pas.

M. Ranger : C'est à ça que serviront les 26 millions de dollars. Sur les trois programmes que nous avons mentionnés, si l'on nous avait demandé lequel est prioritaire, nous aurions répondu celui-là et c'est ce que nous disons depuis plusieurs mois déjà.

Le sénateur Banks : Le courrier, précisément?

M. Ranger : Le courrier et le fret. Je dois dire que le courrier est une préoccupation. Nous voulons nous en occuper.

Le sénateur Atkins : L'ACSTA a-t-elle quelqu'un qui contrôle les passagers des avions privés, ainsi que les bagagistes et les préposés à l'entretien?

M. Ranger : Voulez-vous parler d'inspection des services aéronautiques privés?

M. Grégoire : L'ACSTA n'inspecte les passagers et les bagages que dans les aéroports principales. C'est une question que nous avons examinée récemment — « récemment » n'est pas tout à fait juste puisque nous l'examinons depuis un an et demi.

Le sénateur Atkins : Donc, c'est une passoire.

M. Ranger : J'ai dit dans mes remarques liminaires qu'il y a des failles dans le système. Oui, sénateur, il y a des failles. Nous procédons à des évaluations du risque et ce secteur est l'un de ceux que nous avons encore à régler. Notre opinion est que ce n'était pas une priorité, vu l'évaluation du risque. Nous allons devoir examiner ça aussi.

Si vous me le permettez, monsieur le président, j'ai explicitement demandé un plan d'action il y a un an et demi. Quand nous comparaissons devant les comités et que de nouveaux événements se sont produits, comme à Londres ou à Madrid, on nous dit « Que faites-vous ici? Que faites-vous là? » Nous avons dit que nous nous occupons des questions urgentes mais nous devons aussi produire un plan d'action. Nous devons nous pencher sur toutes les failles du système, qu'il s'agisse du fret, des missiles portatifs ou de n'importe quoi d'autre. Où sont les failles par rapport à l'éventail complet des menaces et des vulnérabilités? Nous procédons à des évaluations de risque très pointues sur toutes ces menaces pour, au fond, établir un ordre de priorité.

Comme nous avons réussi à obtenir 2,5 milliards de dollars jusqu'à présent, les agences centrales nous ont mis au défi de produire des résultats, et c'est normal, et nous n'avons pas tous les outils nécessaires pour expliquer pourquoi un secteur est plus important qu'un autre. Nous sommes en train de mettre cet outil

very specifically; where does it fit in the range of vulnerabilities and how much money should we devote to that, as opposed to spending more time on CATSA?

The Chairman: There was a tax introduced to pay for this particular item, which has since been reduced before all these vulnerabilities were fixed. That tax was there. We also see variations between different airports, which also have the capacity to tax.

When you were describing airport authorities, you did not mention that they had the capacity to tax; yet some airports search pilots and some do not. We do not understand that. Regarding fixed-base operations, why was the tax cut when the job was not finished? You say you have a resource problem. You would not have the resource problem if you had not cut the tax.

Mr. Grégoire: Most operators, fixed-base operations or general aviation areas, use corporate aircraft. Most of the aircraft used here are used by owners or renters of aircraft. Everyone knows each other. Sports teams use the fixed-base operations and they know each other as well. Most of them use small aircraft, which carry less than 20 passengers each and which represent a smaller risk.

The Chairman: The people who work there will tell you any one of those planes could destroy any building in the city. You are looking at a committee that has walked on to those fixed-base operations without anyone asking for identification, without anyone knowing who we were, and we had never been to that place before. You just walk on; and if you look like you know where you are going, you pass right through — no ID, no questions; just move and you are in. We have all done it.

Senator Atkins: I gather from what you say, you do categorize the risk of airports. You named three. How would you categorize Fredericton or Regina? Is that high risk?

Mr. Grégoire: It would be lower risk than the main airport.

Ms. Purdy: It is one of the 89 where there are CATSA screening services provided, so it is certainly considered enough of a risk to require the screening of passengers and baggage, as takes place now.

Senator Atkins: How does CATSA determine the number of CATSA personnel that would be stationed at, say, Regina or Fredericton?

Mr. Grégoire: It is largely based on the volume of passengers. They each have to be screened, so let us put it to the ultimate. If there is only one screening line open and you have many flights, the passengers will have a very long waiting time. It is an operational question based on how many people you can screen per hour.

au point. Il ne fait aucun doute que le secteur des services aéronautiques privés a été très précisément ciblé. Où se situe-t-il dans l'éventail des vulnérabilités et combien d'argent devrait-on y consacrer, plutôt que de passer plus de temps sur l'ACSTA?

Le président : Une taxe a été créée pour payer ce service particulier et elle a ensuite été réduite avant que toutes les vulnérabilités aient été éliminées. Cette taxe existait. Nous voyons aussi des variations entre les différents aéroports qui ont aussi le pouvoir de taxer.

Quand vous parliez des autorités aéroportuaires, vous n'avez pas dit qu'elles ont le pouvoir d'imposer des taxes. En outre, certains aéroports fouillent les pilotes et d'autres non. Nous ne comprenons pas ça. Pour ce qui est des services aéronautiques privés, pourquoi a-t-on réduit la taxe alors que le travail n'était pas fini? Vous dites que c'est un problème de ressources. Vous ne l'auriez pas si vous n'aviez pas réduit la taxe.

M. Grégoire : La plupart des concessionnaires de services aéronautiques privés et des exploitants de l'aviation générale utilisent des avions d'affaires. La plupart de ces avions sont utilisés par des propriétaires ou des locataires. Tout le monde se connaît. Les équipes de sport utilisent ces services d'aviation privés et tous les sportifs se connaissent. La plupart utilisent des petits avions transportant moins de 20 personnes, ce qui représente un risque moins élevé.

Le président : Les gens qui travaillent dans ce secteur vous diront que n'importe lequel de ces avions pourrait démolir n'importe quel immeuble en ville. Vous avez devant vous les membres d'un comité qui ont pu se rendre dans ces secteurs d'aviation générale sans que personne ne nous oblige à nous identifier, sans que personne sache que nous étions là alors que nous n'y avions jamais mis les pieds auparavant. Il suffit d'entrer à pied et, si vous donnez l'impression que vous savez ce que vous faites, tout le monde vous laissera passer — pas de carte d'identité, pas de questions, vous êtes chez vous. Nous l'avons tous fait.

Le sénateur Atkins : Je conclus de ce que vous dites que vous établissez un ordre de priorité dans les risques des aéroports. Vous en avez mentionné trois. Où se situent Fredericton ou Regina dans la liste? Est-ce que ce sont des risques élevés?

M. Grégoire : Ce sont des risques moins élevés que l'aéroport principal.

Mme Purdy : C'est l'un des 89 où l'ACSTA fournit des services d'inspection et son niveau de risque est certainement jugé assez élevé pour exiger l'inspection des passagers et des bagages, ce qui s'y fait aujourd'hui.

Le sénateur Atkins : Comment l'ACSTA détermine-t-elle le nombre d'employés devant être affectés, par exemple, à Regina ou à Fredericton?

M. Grégoire : Ça dépend essentiellement du nombre de passagers. Chaque passager doit être inspecté et nous prenons le cas extrême. S'il n'y a qu'une ligne d'inspection et qu'il y a beaucoup d'avions, les passagers devront attendre longtemps. C'est donc une question opérationnelle fondée sur le nombre de personnes pouvant être inspectées à l'heure.

Senator Atkins: In Fredericton, you will have an airplane that will carry 20 people to Halifax, and there will be eight CATSA people on duty; half of them are standing around doing nothing. Some of them may decide that they should be doing something, and rather than being user-friendly, they are user-unfriendly. I think you have a problem because a lot of the personnel that work for CATSA, it is a public relations thing that is out there to persuade us that things are really going right. I have to tell you, when you are down in the Maritimes or you are in other parts of this country and this sort of situation takes place, it creates an attitude that I find unbelievable.

Mr. Ranger: Sir, I share your concern and I have specifically raised that point with CATSA. With respect, I would invite you to perhaps invite the CEO of the corporation to come and explain.

In the early days, I had the same observation and there were some unresolved issues. For example, some of the people were on their break, but there was no space for them to go to somewhere else in the airport, so they just stood there and created a very negative perception. Over time, they may have fixed some of those problems. However, on the question of the number of people that they need to operate a line of screening, it is definitely an operational decision, and CATSA should answer for that.

Ms. Purdy: I will also point out, in response to Senator Moore's question, that an independent panel is looking not just at the CATSA legislation but at the operation of the organization. They have been travelling from coast to coast, and I think they have now visited about 22 airports. They have met with citizens and interested parties in major cities, including in the Maritimes. They have been taking in information and will be reporting to the minister on the legislation — whether it is adequate, but also how CATSA has been performing its functions since its creation in 2002. There is that track of work under way as well.

Senator Atkins: The only reason I raise it is that you talk about CATSA having 125,000 people —

Mr. Ranger: No, that is the whole industry, including flight attendants, pilots, et cetera. That is everyone involved in providing services.

Senator Atkins: How many would be employed by CATSA?

Mr. Ranger: There are 4,000 screeners.

Mr. Grégoire: Actually, CATSA employs approximately 200 people and subcontracts to screening providers. I think they have five screening providers and over 4,000 screeners employed by those screening contractors. I believe they are now up to 4,200 screeners; when they started operating five years ago, the airlines were employing about 2,800 screeners.

Senator Moore: Who makes up the 125,000?

Mr. Grégoire: That is all of the workers throughout the airport: the pilots, the flight attendants, the caterers, the airport workers.

Mr. Ranger: People who work on maintenance.

Le sénateur Atkins : À Fredericton, vous aurez un avion transportant 20 personnes à Halifax et il y aura huit employés de l'ACSTA dont la moitié sera là à se tourner les pouces. Certain d'entre eux se diront qu'ils devraient peut-être s'activer et ils seront en fait plus embêtants qu'autre chose. Je pense que vous avez un problème car il y a beaucoup de gens qui travaillent pour l'ACSTA pour des raisons de relations publiques parce que vous voulez convaincre la population que vous faites vraiment quelque chose. Je dois vous dire que, quand vous êtes dans les Maritimes ou dans d'autres régions et que vous voyez ça, ça engendre une attitude que je trouve incroyable.

M. Ranger : Je partage votre préoccupation, monsieur, et j'en ai explicitement parlé à l'ACSTA. Très respectueusement, je peux peut-être vous inviter à convoquer le PDG de l'entreprise pour lui demander des explications.

Au début, j'avais fait la même remarque et il y avait des questions qui n'avaient pas été réglées. Par exemple, il y avait des cas des employés prenant une pause qui n'avaient aucun endroit où aller, dans l'aéroport, et qui restaient donc sur place, ce qui donnait une très mauvaise impression. Certains de ces problèmes ont pu se régler avec le temps mais, en ce qui concerne le nombre de gens nécessaires pour une ligne d'inspection, c'est une question d'ordre opérationnel et c'est l'ACSTA qui peut y répondre.

Mme Purdy : Je précise aussi, en réponse au sénateur Moore qu'un comité indépendant se penche non seulement sur la Loi de l'ACSTA mais aussi sur les activités de la Société. Ce comité sillonne le pays et, je crois, a déjà visité environ 22 aéroports. Il a rencontré des citoyens et des parties intéressées dans les grandes villes, y compris dans les Maritimes. Il a recueilli des informations et il adressera un rapport au ministre au sujet de la législation, aussi de la question de savoir comment l'ACSTA fait son travail depuis sa création en 2002. Il y a donc aussi ce travail qui se fait.

Le sénateur Atkins : La seule raison pour laquelle je pose cette question est que vous dites que l'ACSTA a 125 000 employés...

M. Ranger : Non, c'est toute l'industrie, comprenant les agents de bord, les pilotes, et cetera. Ce sont toutes les personnes qui dispensent les services.

Le sénateur Atkins : Il y a combien d'employés à l'ACSTA?

M. Ranger : Il y a 4 000 inspecteurs.

M. Grégoire : En réalité, l'ACSTA n'a que 200 employés environ car elle sous-traite les services d'inspection. Je pense qu'il y a cinq sociétés qui fournissent des services d'inspection, et plus de 4 000 inspecteurs sont des employés de ces sociétés. En fait, je crois qu'il y en a maintenant 4 200. Au début, il y a cinq ans, les compagnies aériennes employaient environ 2 800 inspecteurs.

Le sénateur Moore : Qui sont les 125 000?

M. Grégoire : Ce sont tous les employés des aéroports : les pilotes, les agents de bord, les traiteurs, les travailleurs des aéroports.

M. Ranger : Les préposés à l'entretien.

Senator Atkins: Is the distribution of human resources where it should be?

Mr. Ranger: I have raised that question myself. The nature of the industry now is that the airlines operate with flight banks. There is the morning bank and the afternoon bank, and the whole system is geared on that. In the middle of the morning or the middle of the afternoon, there is hardly anyone flying, yet you must keep those people at the airport.

Mr. Grégoire: They must take them on as an eight-hour shift, on average. As Mr. Ranger explained, if they have a need for a lot of screeners in the morning and evening and you show up for the single flight at lunchtime, then yes, there are too many screeners for that flight, but these folks are there because they have to do their eight hours. That is unlike the big airports, where you will not see that because you have many lines that are in operation.

Senator Banks: You said in response to Senator Atkins that Fredericton and Regina were judged as being lower risk.

Mr. Grégoire: I meant lower than the big airports.

Senator Banks: On the basis of what?

Mr. Grégoire: The volume of passengers, mix of aircraft, volume of aircraft.

Mr. Ranger: Having said that, obviously some airports are less vulnerable than others; but CATSA right now provides what we call universal screening. Everyone is essentially screened the same way, whether you depart from Iqaluit or Toronto. CATSA would like to have a debate on that as to whether we should tailor the screening, depending on the risk at Iqaluit versus Toronto.

Senator Banks: If there is a commercial airport at which a person can get on a commercial, scheduled airliner, it does not seem to me a good mental exercise to say that Iqaluit is less susceptible to a problem than is Toronto. A bad guy will instantly know to get on the plane in Iqaluit.

Mr. Ranger: That is the current thinking, but there is a view out there that on some days you should not do any screening at Iqaluit. We do not support that view, but there is the view that as long as the information is not publicly available, on certain days of the week, certain airports —

Senator Banks: You cannot be partly pregnant. We either have security or we do not.

Mr. Ranger: I thought that is what you would say.

Senator Atkins: Is there a limit to the extent of inspection of an individual? Are there guidelines to which an employee must adhere? If there are, I must say that they are overstepping their bounds, in a number of cases.

Mr. Ranger: Do you mean in terms of removing shoes?

Senator Atkins: Yes, and unzipping flies, et cetera.

Le sénateur Atkins : Les ressources humaines sont-elles réparties comme elles devraient l'être?

M. Ranger : J'ai posé la question. Le secteur du transport aérien fonctionne selon un système de groupes de vols. Il y a le groupe du matin et le groupe de l'après-midi, et tout le système est structuré en conséquence. Au milieu de la matinée ou au milieu de l'après-midi, il n'y a quasiment personne qui prend l'avion mais il faut bien garder ces employés à l'aéroport.

M. Grégoire : Ils travaillent généralement par quarts de huit heures. Comme M. Ranger l'a expliqué, si l'on a besoin de beaucoup d'inspecteurs le matin et le soir et que vous vous présentez pour le seul vol de midi, alors, oui, vous aurez l'impression qu'il y a beaucoup trop d'inspecteurs pour ce vol, mais ces gens-là sont présents parce que ça fait partie de leurs huit heures de travail. Vous ne verrez pas ça dans les grands aéroports où il y a beaucoup de lignes d'inspection en même temps.

Le sénateur Banks : Vous avez dit en réponse au sénateur Atkins que Fredericton et Regina sont considérés comme des risques moins élevés.

M. Grégoire : Je voulais dire moins élevés que les grands aéroports.

Le sénateur Banks : Selon quels critères?

M. Grégoire : Le volume de passagers, les types d'avions, le nombre d'avions.

M. Ranger : Cela dit, il est évident que certains aéroports sont moins vulnérables que d'autres mais l'ACSTA assure actuellement ce que nous appelons une inspection universelle. Au fond, tout le monde est inspecté de la même manière, que vous partiez d'Iqaluit ou de Toronto. L'ACSTA aimerait qu'il y ait un débat sur la question de savoir si nous devrions moduler l'inspection en fonction du risque à Iqaluit par rapport à Toronto, par exemple.

Le sénateur Banks : S'il y a un aéroport commercial où le passager peut prendre un avion de ligne régulière, il ne me semble pas très cohérent de dire qu'Iqaluit posera probablement moins de problème que Toronto. Les méchants sauront immédiatement que c'est à Iqaluit qu'il faut aller prendre l'avion.

M. Ranger : C'est la théorie actuelle mais d'aucuns pensent qu'il ne devrait pas y avoir d'inspection à Iqaluit certains jours. Nous ne partageons pas cette opinion mais les tenants de cette thèse disent que, tant que l'information n'est pas rendue publique, à certains aéroports ou certains jours...

Le sénateur Banks : On ne peut pas être enceinte à moitié. Ou il y a de la sécurité ou il n'y en a pas.

M. Ranger : Je me disais que c'était ce que vous diriez.

Le sénateur Atkins : Y a-t-il une limite au type d'inspection que l'on peut imposer à un passager? Y a-t-il des lignes directrices que les employés doivent suivre? S'il y en a, je dois dire que certains dépassent la limite.

M. Ranger : Voulez-vous parler de l'obligation d'enlever ses chaussures?

Le sénateur Atkins : Oui, et de se déboutonner, et cetera.

Mr. Ranger: I have experienced it myself. They know that I am the deputy minister and they want to show me that they are doing their job thoroughly. I feel that I have to remove my shoes more often than the average passenger.

They are well trained. You can be sent for a secondary inspection and be subjected to a thorough search. I am not personally aware of what you would call abuse, but sometimes the search can be very thorough indeed, particularly in the middle of the day, perhaps because there are fewer passengers then, but I believe it is all within the standards set by CATSA.

Senator Tkachuk: The Chair alluded to the airport security tax earlier. How much was collected in 2005, 2004 and 2003 in airport security tax?

Mr. Ranger: It costs between \$400 and \$500 million a year, and it does vary.

Senator Tkachuk: That is what is collected?

Mr. Ranger: That is what it costs.

Senator Tkachuk: For what?

Mr. Ranger: For screening at airports.

Senator Tkachuk: How much is collected through the airport security tax?

Mr. Ranger: On average, the same amount. The money that is collected through the security charge goes into the Consolidated Revenue Fund. It is not put into a separate pot of money, out of which this service is paid for.

Senator Tkachuk: In other words, it is a user tax?

Mr. Ranger: It is a user fee.

Senator Tkachuk: That is what I am getting at.

Mr. Ranger: The government's commitment is that over a five-year period not one dollar collected through the charge will be diverted to anything else. It is available for security.

Senator Tkachuk: But in the past, it has not been?

Mr. Ranger: It may be on a year-by-year basis.

Senator Tkachuk: We should know how much money has been collected through the tax in 2003, 2004 and 2005. How much is spent on airport security?

Mr. Ranger: The amount of money collected is available in the financial monitor —

Senator Tkachuk: You do not know that? I will look it up.

Mr. Grégoire: The Department of Finance website contains this information.

Senator Tkachuk: Have you never bothered to check? Would you not say that if \$500 million has been collected through the airport security tax, it should be spent on airport security?

M. Ranger : J'ai subi ça aussi. Ils savent que je suis le sous-ministre et ils veulent me prouver qu'ils font bien leur travail. J'ai l'impression que je dois enlever mes chaussures plus souvent que le passager moyen.

Ils sont bien entraînés. Vous pouvez être envoyé à l'inspection secondaire et faire l'objet d'une fouille approfondie. Je n'ai personnellement connaissance d'aucun cas d'abus mais, parfois la fouille peut être très poussée, surtout au milieu de la journée peut-être parce qu'il y a moins de passagers à ce moment-là, mais je pense que c'est toujours conforme aux normes établies par l'ACSTA.

Le sénateur Tkachuk : Le président parlait tout à l'heure de la taxe de sécurité des aéroports. Combien a-t-elle rapporté en 2005, 2004 et 2003?

M. Ranger : Ça coûte entre 400 et 500 millions de dollars par an, et ça varie.

Le sénateur Tkachuk : C'est ce qu'elle a rapporté?

M. Ranger : C'est ce que ça coûte.

Le sénateur Tkachuk : Quoi?

M. Ranger : L'inspection dans les aéroports.

Le sénateur Tkachuk : Combien avez-vous perçu avec la taxe de sécurité des aéroports?

M. Ranger : En moyenne, la même somme. L'argent recueilli au titre des droits de sécurité est versé au Trésor public. L'argent n'est pas conservé à part pour financer ce service.

Le sénateur Tkachuk : Autrement dit, c'est une taxe d'utilisateur?

M. Ranger : C'est un droit d'usager.

Le sénateur Tkachuk : C'est ce que je voulais dire.

M. Ranger : L'engagement du gouvernement est qu'aucune partie de la somme perçue à ce titre, pendant une période de cinq ans, ne sera consacrée à autre chose. Tout est destiné à la sécurité.

Le sénateur Tkachuk : Ce n'était pas le cas dans le passé?

M. Ranger : Ça l'a peut-être été certaines années.

Le sénateur Tkachuk : Nous devrions savoir combien cette taxe a rapporté en 2003, 2004 et 2005. En outre, combien a-t-on dépensé pour la sécurité des aéroports?

M. Ranger : La somme recueillie ici peut être connue en consultant...

Le sénateur Tkachuk : Vous ne le savez pas? Je chercherai.

M. Grégoire : Le site Web du ministère des Finances contient cette information.

Le sénateur Tkachuk : Vous n'avez jamais pris la peine de vérifier? Ne croyez-vous pas que, si la taxe de sécurité des aéroports a rapporté 500 millions de dollars, toute cette somme aurait dû être consacrée à la sécurité des aéroports?

Mr. Ranger: One hundred and thirty million dollars has been added. The economy is booming and traffic is high. This has imposed a financial burden on CATSA. There are more people to screen.

Senator Tkachuk: When I do not get an answer on something that seems obvious to me, I get suspicious.

We had airport security before 2001, albeit not as much. How much did we spend then?

Mr. Ranger: It was all paid for by the airlines.

Senator Tkachuk: Exactly. Do we know how much it cost them?

Mr. Ranger: Between \$70 million and \$75 million.

Senator Tkachuk: Have we let them off the hook on that \$75 million? Do they pay nothing for it now?

Mr. Ranger: The airlines pay nothing for it now.

Senator Tkachuk: What is the difference between what they used to spend and what is spent now?

Mr. Ranger: It is much more, sir. At that time they were paying minimum wages and providing no training, and there was a high turnover. People are better paid now and they stay longer on the job. As I said, it costs \$4,000 to train each employee. It is a more elaborate system now.

Senator Tkachuk: I will try to get that information myself. Perhaps you can tell me — and you should know this — what was spent from 2000 to 2005 on security at airports. I am not talking about what happens here; I am talking about what happens at airports. At one time, airlines paid \$75 million for security. What are we paying at airports per year today? What did we pay last year, the year before and the year before that?

Mr. Ranger: This information is available from CATSA's annual reports.

The Chairman: Just to clarify, it was flying passengers who paid, both before and now?

Senator Tkachuk: Yes.

Senator Atkins: For the same security?

Ms. Purdy: The air traveller security charge is not only to fund CATSA, you must remember. It is also to fund the RCMP and some of our work. It is for aviation security, not strictly for CATSA. When you paint the picture of how much was collected and how much was spent —

Senator Tkachuk: Why would airline passengers have to pay for RCMP? Why should the general taxpayer not have to pay for them?

M. Ranger : On a ajouté 130 millions de dollars. L'économie est en plein boum et le trafic aérien aussi. Cela a imposé un fardeau financier à l'ACSTA. Il y a plus de gens à inspecter.

Le sénateur Tkachuk : Quand je n'obtiens pas de réponse sur une chose qui me semble évidente, je commence à me méfier.

Il y avait un système de sécurité aéroportuaire avant 2001, mais peut-être moins étoffé qu'aujourd'hui. Combien coûtait-il alors?

M. Ranger : C'était complètement payé par les compagnies aériennes.

Le sénateur Tkachuk : Exactement. Savons-nous combien ça leur coûtait?

M. Ranger : Entre 70 millions et 75 millions de dollars.

Le sénateur Tkachuk : Est-ce que nous les avons libérées de ces 75 millions de dollars? Elles ne payent plus rien pour la sécurité aujourd'hui?

M. Ranger : Les compagnies aériennes ne paient rien pour ça aujourd'hui.

Le sénateur Tkachuk : Quelle est la différence entre ce qu'elles payaient et ce qu'on dépense maintenant?

M. Ranger : C'est beaucoup plus, monsieur. À l'époque, elles payaient le salaire minimum, ne dispensaient aucune formation professionnelle et le taux de roulement était élevé. Aujourd'hui, les gens sont mieux payés et ils conservent leur emploi plus longtemps. Comme je l'ai dit, former un employé coûte 4 000 \$. C'est un système plus étoffé maintenant.

Le sénateur Tkachuk : J'essaierai de trouver l'information moi-même. Peut-être pourriez-vous me dire — car vous devriez le savoir — combien on a dépensé de 2000 à 2005 pour la sécurité dans les aéroports. Je ne parle pas de ce qui se passe ici, je parle de ce qui se passe dans les aéroports. À une époque, les compagnies aériennes payaient 75 millions de dollars pour la sécurité. Que payons-nous aujourd'hui, dans les aéroports, chaque année? Combien avons-nous payé l'an dernier, l'année d'avant et l'année d'avant encore?

M. Ranger : Cette information figure dans les rapports annuels de l'ACSTA.

Le président : Une précision : c'étaient les passagers qui payaient autrefois, tout comme aujourd'hui.

Le sénateur Tkachuk : Oui.

Le sénateur Atkins : Pour la même sécurité?

Mme Purdy : Les droits payés pour la sécurité des passagers du transport aérien ne servent pas seulement à financer l'ACSTA, il ne faut pas l'oublier. Ils servent aussi à financer la GRC et certaines de nos activités. C'est pour la sécurité de l'aviation, pas strictement pour l'ACSTA. Quand vous demandez combien on a perçu et combien on a dépensé...

Le sénateur Tkachuk : Pourquoi les passagers des compagnies aériennes doivent-ils payer les frais de la GRC? Pourquoi cela n'est-il pas payé par le contribuable général?

Ms. Purdy: The air marshal program is a new program that was put in place at the same time the air traveller security charge was introduced. We now have specially trained RCMP officers travelling on certain aircraft to designated airports around the world and domestically. That is being paid for out of the air traveller security charge, as an example. There is some very specific RCMP aviation security.

Senator Tkachuk: It is important for us to know this, and I think the taxpayer would also want to know this. It covers security at airports and what else?

Ms. Purdy: Aviation security.

Senator Tkachuk: What does "aviation security" mean exactly? Is it RCMP passengers?

Mr. Ranger: Screening —

Senator Tkachuk: No, no. That is airport security. Let us go on to all the other things it pays for.

Mr. Ranger: It covers part of the cost of policing at airports, although not all of it.

Senator Banks: Does it pay for baggage screening machines?

Mr. Ranger: Yes.

The Chairman: In fairness, the number of police at airports has decreased by almost 40 per cent. Traffic is up and the number of police is way down. Even if you add in the air protection officers, you do not get the same total of RCMP in any of our airports. It is a red herring, Ms. Purdy, for you to bring that up.

Ms. Purdy: Is it not only the RCMP. Response from police forces to airports is not by the RCMP. It is usually officers of the police force of the local jurisdiction that come if there is an incident at an airport.

The Chairman: I said that the total number of police at airports is way down. At Pearson, if you add the number of RCMP to the regional police force who are there, it is 40 per cent less than when it was just RCMP.

Ms. Purdy: I am just saying that the total police picture is not the number of police officers in uniform patrolling the airport.

The Chairman: I was saying that if you added in the air protection officers, there are still less.

Ms. Purdy: There are various ways to calculate police presence at airports, including those who are within three, four or five minutes' response time, which is what we expect for certain scenarios that may unfold at an airport. In terms of uniformed police officers patrolling the terminal, I do not know whether the numbers are up or down. That is only one part of it. There are also many undercover, covert operations that take place at airports that include, if it is a federal investigation, the RCMP. The police picture cannot be measured with one measure, Mr. Chairman.

Mme Purdy: Le programme des agents armés à bord d'avions est un nouveau programme qui a été institué au moment où on a créé le droit pour la sécurité des passagers du transport aérien. Nous avons maintenant sur certains avions nationaux et internationaux des agents de la GRC spécialement entraînés. Cette dépense est couverte par le droit pour la sécurité des passagers du transport aérien, par exemple. C'est une activité de la GRC qui est très précisément reliée à la sécurité aérienne.

Le sénateur Tkachuk: Il est important pour nous de le savoir, je crois que le contribuable aussi aimerait le savoir. Ça finance la sécurité dans les aéroports et quoi d'autre?

Mme Purdy: La sécurité de l'aviation.

Le sénateur Tkachuk: Ça veut dire quoi exactement « sécurité de l'aviation »? Les passagers de la GRC?

M. Ranger: L'inspection...

Le sénateur Tkachuk: Non, non. Ça, c'est la sécurité des aéroports. Dites-nous toutes les autres choses que ça finance.

M. Ranger: Ça finance une partie des services de police dans les aéroports, mais pas la totalité.

Le sénateur Banks: Est-ce que ça finance les machines d'inspection des bagages?

M. Ranger: Oui.

Le président: Il faut admettre que le nombre d'agents de police dans les aéroports a baissé d'environ 40 p. 100. Le trafic a explosé mais le nombre de policiers a fortement baissé. Même si vous ajoutez les agents de protection de l'air, vous n'arrivez pas à même nombre total d'agents de la GRC dans nos aéroports. C'est une fausse piste, madame Purdy, de mentionner ça.

Mme Purdy: Ce n'est pas seulement la GRC. Il n'y a pas que la GRC qui assure des services de police dans les aéroports. Il y a généralement des agents de la police locale qui viennent s'il y a un incident.

Le président: J'ai dit que le nombre total d'agents de police dans les aéroports a beaucoup baissé. À Pearson, si vous ajoutez le nombre d'agents de la GRC aux agents de la police régionale, il y en a maintenant 40 p. 100 en moins.

Mme Purdy: Je dis seulement que le nombre total d'agents de police comprend plus que les seuls agents en uniforme qui patrouillent les aéroports.

Le président: Et moi je vous dis que, si vous ajoutez les agents de protection de l'air, il y en a quand même moins.

Mme Purdy: Il y a différentes manières de calculer la présence policière dans les aéroports, comprenant les agents qui peuvent intervenir avec 3, 4 ou 5 minutes de délai, ce qui est ce que nous prévoyons pour certains scénarios envisageables dans les aéroports. En ce qui concerne les agents de police en uniforme qui patrouillent les aéroports, je ne sais pas si leur nombre a monté ou baissé. Ils ne représentent qu'une partie du total. Il y a aussi beaucoup d'agents banalisés, d'opérations secrètes dans les aéroports auxquelles participe la GRC s'il s'agit d'opérations fédérales. La présence policière ne peut pas être mesurée avec une seule mesure, monsieur le président.

Senator Tkachuk: That does not come out of the security tax.

Senator Moore: It is an RCMP investigation.

Ms. Purdy: Some of the funds go to help the airports pay for policing at their airports. CATSA is a funnel for that money to go to local police.

Mr. Ranger: After September 11, we used moral suasion to get the airports to bring in more police presence. They said that they could sustain that for a month or two but then would need help, and the government agreed to make a permanent contribution. It does not cover the full cost, because we recognize that the police presence is required to protect physical property, and so on. It is not enough, as the airport will tell you, but we do cover part of the cost of the police.

The Chairman: If, as you allege, this is true, will you provide the committee with the figures prior to 9/11 and post 9/11?

Mr. Ranger: With respect to the number of police officers?

The Chairman: You are alleging that it has gone up.

Ms. Purdy: No.

Mr. Grégoire: No, we did not say it had gone up.

The Chairman: It has gone down. That is what is so frustrating.

Mr. Grégoire: No, we never said that, either.

The Chairman: You and Ms. Purdy are contesting it, so we would like to see the numbers.

Mr. Grégoire: You want the RCMP numbers?

The Chairman: Yes, together with the numbers of people hired by the airport authorities.

Mr. Grégoire: The \$2.2 billion announced as part of budget 2001 is funnelled through CATSA to help fund the airport for part of the armed police presence there. Since 2001, we have imposed on the airport more stringent requirements for armed police presence.

We cannot compare what the RCMP does or does not do. The RCMP have people at the airport, but they are there for other purposes. We need armed police at airports to be able to intervene at the airport. We need them to be able to intervene at the pre-clearance area of border crossing. This is paid for by the airports. I can guarantee to you that there are more police now than there were on September 11, or before September 11, but that is not counting the RCMP. It includes police there before and the ones we have now. That is why the government has decided to pay for a portion of those numbers through CATSA.

The Chairman: You guarantee it, Mr. Grégoire, but that is contrary to the testimony we have heard from the RCMP, who are taking into account total figures.

Le sénateur Tkachuk : Ça n'est pas financé avec la taxe de sécurité.

Le sénateur Moore : C'est une activité de la GRC.

Mme Purdy : Une partie des fonds sert à aider les aéroports à payer les services de police. L'ACSTA est le canal par lequel passe cet argent pour la police locale.

M. Ranger : Après le 11 septembre, nous avons utilisé la persuasion morale pour accroître la présence policière dans les aéroports. Ils nous ont dit qu'ils pouvaient accepter ça pendant un mois ou deux mais qu'ils auraient ensuite besoin d'aide, et le gouvernement a accepté d'en faire une contribution permanente. Ça ne couvre pas le total des coûts mais nous reconnaissons que la présence policière est nécessaire pour protéger les biens matériels, entre autres. Ce n'est pas assez, comme les aéroports vous le diront, mais nous couvrons une partie de ces coûts des services de police.

Le président : Si ce que vous prétendez est vrai, pouvez-vous nous donner les chiffres avant et après le 11 septembre?

M. Ranger : Le nombre d'agents de police?

Le président : Vous prétendez qu'il a augmenté.

Mme Purdy : Non.

M. Grégoire : Non, nous n'avons pas dit qu'il a augmenté.

Le président : Il a baissé, c'est ça qui est très frustrant.

M. Grégoire : Non, nous n'avons jamais dit ça non plus.

Le président : Vous et Mme Purdy le contestez et nous aimerions donc voir les chiffres.

M. Grégoire : Vous voulez les chiffres de la GRC?

Le président : Oui, ainsi que le nombre de personnes recrutées par les autorités aéroportuaires.

M. Grégoire : Les 2,2 milliards de dollars annoncés dans le budget de 2001 sont acheminés par le truchement de l'ACSTA pour aider à financer une partie de la présence policière armée dans les aéroports. Depuis 2001, nous imposons des exigences plus rigoureuses aux aéroports en ce qui concerne la présence policière armée.

On ne peut pas comparer ce que fait la GRC et ce qu'elle ne fait pas. La GRC a des gens dans les aéroports mais ils y sont aussi pour d'autres raisons. Nous avons besoin d'agents de police armés dans les aéroports pour pouvoir intervenir en cas de besoin. Nous en avons besoin pour intervenir dans le secteur de pré-dédouanement aux passages frontaliers. Ce service est payé par les aéroports. Je peux vous garantir qu'il y a aujourd'hui plus d'agents de police qu'il y en avait le 11 septembre ou avant, mais ça ne concerne pas que la GRC. Ça comprend les agents qui étaient là avant et les agents que nous avons maintenant. Voilà pourquoi le gouvernement a décidé d'assumer une partie des dépenses par le truchement de l'ACSTA.

Le président : Vous le garantissez, monsieur Grégoire, mais c'est contraire au témoignage que nous avons obtenu de la GRC qui tient compte des chiffres totaux.

Would you please provide the committee with your figures? We would like to compare them with the other testimony we have had.

Mr. Grégoire: I do not know how many RCMP officers there are at the airport.

The Chairman: I am talking about all levels of policing. The figures we have are broken out. In the case of Pearson, for example, it is broken down into the OPP, the regional police and the RCMP. You say it is guaranteed that there are more. We would like the figures to demonstrate that. Can you provide that information?

Mr. Grégoire: We will provide the numbers that we have now.

The Chairman: That is what we would like to see.

Mr. Ranger: I will need to get that information from the airports.

Senator Tkachuk: I would like to follow up on this point, so if we cannot get the information today we should be able to eventually get it.

I used to go through airport security, as did everybody else here, and there was security before 9/11. I used to go through a little metal detector. After 9/11, it was costing an extra \$7 one way, \$12 for a round trip and \$20 for international flights. It is presently \$5, \$10 and \$17, respectively.

What extra do I get as a passenger for that money that each passenger in Canada spends every time they board an airplane? You should be able to tell me that now.

Mr. Ranger: You are right, sir. The amount of money the government has collected in year one, two and three must be available. It is available.

The amount of money collected in year one was probably higher than what CATSA was able to spend. They placed orders for equipment and had to hire people. Over time, that equipment came in, people were staffed and it is possible that in year two they spent more than we collected. The government has said that, over a five-year period, there will be a match. Finance is monitoring that very closely.

Overall, there is a commitment by government that none of that money will be redirected towards any other use. On a year-by-year basis, you cannot have an exact match between revenues collected and amount spent.

There was, and still is, a concern in the industry, with both airlines and airports, that the money is being kept on hold or is being spent somewhere else. The government commits that that is not so.

Senator Tkachuk: The airlines saved \$70 million as a result of this program, right?

Mr. Ranger: Yes.

S'il vous plaît, pouvez-vous donner les chiffres au comité. Nous aimerions les comparer à ceux que nous avons obtenus d'autres témoins.

M. Grégoire : Je ne sais pas combien il y a d'agents de la GR aux aéroports.

Le président : Je parle de tous les services de police. Les chiffres que nous avons sont ventilés. Dans le cas de Pearson, par exemple, nous avons les chiffres de la PPO, de la police régionale et de la GRC. Vous me garantissez qu'il y en a plus aujourd'hui. Prouvez-le. Pouvez-vous nous donner les chiffres?

M. Grégoire : Nous vous donnerons les chiffres que nous avons maintenant.

Le président : C'est ce que nous demandons.

M. Ranger : Je devrai demander cette information aux aéroports.

Le sénateur Tkachuk : Je voudrais continuer sur ce sujet car, nous ne pouvons pas obtenir l'information aujourd'hui, nous devrions pouvoir l'obtenir plus tard.

Comme tout le monde ici, je suis passé par les contrôles de sécurité des aéroports avant le 11 septembre. À l'époque, il y avait un petit détecteur de métal. Après le 11 septembre, ça coûtait 7 dollars pour un aller simple, 12 \$ pour un aller-retour et 20 \$ pour les vols internationaux. Aujourd'hui, ça coûte 5 \$, 10 \$ et 17 \$ respectivement.

Pouvez-vous me dire ce que je reçois en plus, comme passage pour l'argent que je paye en plus chaque fois que je prends l'avion? Vous devriez pouvoir me dire ça?

M. Ranger : Vous avez raison. Ce que le gouvernement a perçu pendant les trois années est connu.

Le montant perçu la première année était probablement supérieur à ce que l'ACSTA pouvait dépenser. L'ACSTA a passé des commandes d'équipement et a commencé à recruter du personnel. Au bout d'un certain temps, l'équipement est arrivé, les postes ont été dotés et il se peut qu'elle ait dépensé plus la deuxième année et la troisième année que ce qui a été perçu. Le gouvernement a déclaré qu'il devrait y avoir un équilibre sur une période de cinq ans et le ministère des Finances surveille ça de très près.

Globalement, le gouvernement a pris l'engagement qu'aucune partie du produit de cette taxe ne serait consacrée à autre chose. Il n'y a peut-être pas d'équilibre chaque année car il n'y a pas de correspondance exacte entre les sommes perçues et les sommes dépensées.

Il y avait dans cette industrie, c'est-à-dire chez les compagnies aériennes et les aéroports, et il y a encore la crainte que cet argent soit mis de côté ou soit consacré à autre chose. Le gouvernement affirme que non.

Le sénateur Tkachuk : Les compagnies aériennes ont économisé 70 millions de dollars avec ce programme, n'est-ce pas?

M. Ranger : Oui.

Senator Tkachuk: Did that go directly into their pockets?

Mr. Ranger: Yes.

Senator Tkachuk: They did not have any responsibility for airline security?

Mr. Ranger: I am glad you raised that issue. The airlines, as you know, are still saying today that the government was not there when times were tough and traffic was obviously down. However, there is a fairly long list of things that the government has done for the industry, starting with this \$70 million-plus year after year, which is an obligation that no longer rests with them. For example, we contributed \$35 million for cockpit doors. That's money in the bank.

I guess we do not do a good job in communicating that today the government continues to cover war risk insurance beyond \$150 million for everybody doing anything on the premises of an airport, whether it is an airline or a refueler. The Government of Canada assumes that responsibility. The cost to airlines of purchasing war risk insurance, if it were available, would be a big fortune, not a small one. The government is covering that item at the moment.

I am glad you raised that issue. It gives me an opportunity to demonstrate that the government has done a number of concrete things for the industry.

Senator Tkachuk: I will look up how much the government has taken in on the security tax. How many years has it been in force now, four or five years?

Mr. Grégoire: Security tax began on April 1, 2002.

Senator Tkachuk: Tell me how much has been spent in the last few years on airport security. I would like it broken down for all members of the committee. For example, this is what is spent on assessing the customer when he walks in the door, compared to what used to be spent, and here is what is spent on extra police that was not spent before. Do not put the whole expense in there because that gives me a false picture of how things have changed since the security tax has been implemented.

Ms. Purdy: We will certainly provide that detailed information.

From one perspective, what did we not have on September 10 that we have now? We have CATSA. We already talked about how the number of screeners has risen by 1,400. They are better trained, they stay longer, their retention is better and they are certainly providing a more consistent level of service.

We also did not have a state-of-the-art explosive detection system that is being deployed to screen bags going on both domestic and international flights. We did not have fortified cockpit doors or air marshals from the RCMP, who are trained and are working every day on airplanes. We did not even have the

Le sénateur Tkachuk : Cette somme est-elle allée directement dans leurs poches?

M. Ranger : Oui.

Le sénateur Tkachuk : Elles n'ont plus de responsabilités à l'égard de la sécurité du transport aérien?

M. Ranger : Je suis heureux que vous posiez cette question. Comme vous le savez, les compagnies aériennes disent encore aujourd'hui que le gouvernement n'était pas là quand leur situation était difficile et que le trafic aérien avait baissé. Toutefois, il y a une longue liste de choses que le gouvernement a faites pour l'industrie, en commençant par ces 70 millions de dollars, année après année, qu'elles n'ont plus à assumer. Par exemple, nous avons contribué 35 millions de dollars pour transformer les portes des cabines de pilotage. C'est une somme qu'elles n'ont pas eue à assumer.

Je suppose que nous ne communiquons pas assez bien ce que continue de faire le gouvernement pour couvrir l'assurance reliée au risque de guerre au-delà de 150 millions de dollars pour quiconque fait quelque chose dans un aéroport, que ce soit une compagnie aérienne ou un avitailleur. Le gouvernement du Canada assume cette responsabilité. Si les compagnies aériennes devaient souscrire elles-mêmes cette assurance contre les risques de guerre, pour autant qu'elle leur fût proposée, ça leur coûterait une grosse fortune, pas une petite. C'est le gouvernement qui couvre cette dépense à l'heure actuelle.

Je suis heureux que vous ayez soulevé cette question car elle donne la possibilité de démontrer que le gouvernement a fait un certain nombre de choses concrètes pour l'industrie du transport aérien.

Le sénateur Tkachuk : Je vais chercher combien le gouvernement a touché avec cette taxe sur la sécurité. Depuis combien d'années existe-t-elle maintenant, quatre ou cinq?

M. Grégoire : La taxe sur la sécurité a débuté le 1^{er} avril 2002.

Le sénateur Tkachuk : Dites-moi combien on a dépensé pour la sécurité des aéroports ces dernières années. J'aimerais que le chiffre soit ventilé en séparant par exemple ce qui a été dépensé pour examiner le client qui franchit la porte, par rapport à ce qui était dépensé autrefois, ce qui est dépensé pour les services policiers par rapport à autrefois, etc. Ne me donnez pas un chiffre global car ça me donnerait une image erronée de ce qui a changé depuis l'entrée en vigueur de la taxe sur la sécurité.

Mme Purdy : Nous vous communiquerons ces informations détaillées.

Qu'avons-nous aujourd'hui que nous n'avions pas le 10 septembre? Nous avons l'ACSTA. Nous avons déjà dit que le nombre d'agents d'inspection a augmenté de 1 400. Ils sont mieux formés, ils restent plus longtemps et ils dispensent certainement un service plus uniforme.

Nous n'avions pas le système de pointe de détection d'explosifs que nous utilisons pour inspecter les bagages sur les vols intérieurs et internationaux. Nous n'avions pas les portes renforcées des cabines de pilotage ni les agents armés de la GRC qui sont entraînés et travaillent chaque jour dans les avions. Nous n'avions

random screening of non-passengers that we have now. We did not have a biometric identification card for airport workers. We did not have the more rigorous background checks.

Those are things we did not have on September 10 that we have now. That is just a small piece of the roughly \$2.5 billion that has been spent since September 11 on aviation security. We can give you a breakdown if that would help you.

Senator Tkachuk: That would be appreciated.

The Chairman: Mr. Ranger, we have kept you beyond the time that you committed to appearing here. I apologize. However, we still have a number of issues that we have not covered. If we communicated them to you in writing, could you reply to those?

Mr. Ranger: Yes.

The Chairman: Thank you very much.

On behalf of the committee, I would like to thank all three witnesses for appearing here today. We look forward to having you back again in the not too distant future so that we can continue inquiring about some of these issues.

Mr. Ranger: We are here to assist you, senator.

The Chairman: Thank you.

For members of the public who are viewing this program, if you have questions or comments, please visit our website by going to www.sen-sec.ca. We post witness testimony as well as confirm hearing schedules. Otherwise, you may contact the clerk of the committee by calling 1-800-267-7362 for further information or assistance.

This meeting is adjourned. We will continue in the opposite room briefly in camera.

The committee continued in camera.

OTTAWA, Wednesday, June 21, 2006

The Standing Committee on National Security and Defence met this day at 12 p.m. to examine and report on the national security policy of Canada.

Senator Colin Kenny (*Chairman*) in the chair.

[*English*]

The Chairman: I am calling the meeting to order. We have a quorum.

This is a meeting of the Standing Senate Committee on National Security and Defence. My name is Colin Kenny and I chair the committee.

Before we begin, I would like to introduce the committee staff. To my immediate right is the distinguished vice-chair of the committee, Senator Meighen. He is a member of the bars of Quebec and Ontario. He is Chancellor of the University of King's

même pas l'inspection aléatoire des non-passagers qui se fait aujourd'hui. Nous n'avions pas de cartes d'identité biométriques pour les travailleurs des aéroports. Nous n'avions pas la vérification plus rigoureuse des antécédents.

Voilà des choses que nous avons maintenant mais que nous n'avions pas le 10 septembre, et ça représente une petite partie seulement des 2,5 milliards de dollars consacrés depuis le 11 septembre à la sécurité du transport aérien. Nous pourrions vous donner des chiffres détaillés si cela peut vous aider.

Le sénateur Tkachuk : Nous vous en serions reconnaissants.

Le président : Monsieur Ranger, nous vous avons gardé plus longtemps que prévu et je m'en excuse. Toutefois, il y a encore d'autres questions que nous n'avons même pas abordées. Si vous les envoyons par écrit, pourriez-vous y répondre?

M. Ranger : Oui.

Le président : Merci beaucoup.

Au nom du comité, je tiens à remercier les trois témoins d'aujourd'hui. Nous serons très heureux de vous accueillir à nouveau dans pas très longtemps pour continuer à examiner ces questions.

M. Ranger : Nous sommes là pour vous aider, sénateur.

Le président : Merci.

Je m'adresse aux membres du public qui regardent cette séance. Si vous avez des questions ou remarques, veuillez consulter notre site Web à www.sen-sec.ca. Nous y publions les témoignages et nous y confirmons l'horaire des audiences. Vous pouvez aussi prendre contact avec le greffier du comité en composant le 1-800-267-7362 pour obtenir d'autres renseignements.

La séance est levée. Nous allons maintenant nous réunir brièvement à huis clos dans la salle d'en face.

Le comité poursuit ses travaux à huis clos.

OTTAWA, le mercredi 21 juin 2006

Le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense se réunit aujourd'hui à midi pour examiner la politique de sécurité nationale du Canada, et en faire rapport.

Le sénateur Colin Kenny (*président*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

Le président : La séance est ouverte. Nous avons le quorum.

Il s'agit d'une réunion du Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense. Je m'appelle Colin Kenny et je suis le président du comité.

Avant de commencer, permettez-moi de présenter les membres du comité. Immédiatement à ma droite, le distingué vice-président du comité, le sénateur Meighen. Il est membre des barreaux du Québec et de l'Ontario. Il est actuellement chancelier de

College. Currently, he is Chair of our Subcommittee on Veterans Affairs and is also a member of the Standing Senate Committee on Banking, Trade and Commerce and the Standing Senate Committee on Fisheries and Oceans.

At the far end of the table is Senator Nolin from Quebec. He is a lawyer. He was deputy chair of the Senate Special Committee on Illegal Drugs and is currently deputy chair on both the Standing Committee on Internal Economy, Budgets and Administration and the Special Committee on the Anti-terrorism Act. He is also a member of Standing Senate Committee on Legal and Constitutional Affairs and the Standing Joint Committee of the Senate and the House of Commons for the Scrutiny of Regulations. He is a current delegate of the NATO Parliamentary assembly.

Beside him is Senator Moore from Halifax. He is a lawyer with an extensive record of community involvement and has been a member of the board of governors of St. Mary's University. He sits on the Standing Senate Committee on Banking, Trade, and Commerce and the Standing Joint Committee of the Senate and the House of Commons for the Scrutiny of Regulations.

Beside him is Senator Atkins from Ontario. He is in the field of communications. He served as senior advisor to Robert Stanfield, Premier Davis of Ontario and Prime Minister Mulroney.

On my immediate left is Senator Campbell from British Columbia. He was the mayor of Vancouver from 2002 to 2005 and a former member of the RCMP. His experiences as Vancouver's chief coroner inspired the Gemini-award-winning TV show, *Da Vinci's Inquest*.

Beside him is Senator Banks from Alberta. He is chair of the Standing Senate Committee on Energy, the Environment, and Natural Resources and is well known to Canadians as a versatile musician and entertainer. He provided musical direction for the 1988 winter Olympic Games and is a Juno award recipient.

At the far end we have Senator Day from New Brunswick. He is chair of the Standing Senate Committee on National Finance. He is a member of the bars of New Brunswick, Ontario and Quebec. He is also a former president and CEO of the New Brunswick Forest Products Association.

We are pleased to welcome today General Rick Hillier, Chief of the Defence Staff. He was promoted to his present rank and assumed the duties of Chief of the Defence Staff on February 4, 2005. Throughout his career, he has commanded troops from platoon to multinational formation levels within Canada, Asia and the United States.

General, thank you for being here today. The committee has met with you many times on an informal and formal basis. We understand you have a brief statement.

l'Université Kings College. Il est président de notre Sous-comité des anciens combattants et il est également membre du Comité sénatorial permanent des banques et du commerce ainsi que du Comité sénatorial permanent des pêches et des océans.

Tout au bout de la table, le sénateur Nolin du Québec. Il est avocat. Il a été vice-président du Comité spécial du Sénat sur les drogues illicites et il est actuellement vice-président du Comité permanent de la régie interne, des budgets et de l'administration et du Comité spécial sur la Loi antiterroriste. Il est également membre du Comité sénatorial permanent des affaires juridiques et constitutionnelles et membre du Comité mixte permanent du Sénat et de la Chambre des communes d'examen de la réglementation. Il est actuellement délégué de l'Association des parlementaires de l'OTAN.

À côté de lui, le sénateur Moore de Halifax. C'est un avocat qui a beaucoup œuvré dans le milieu communautaire et qui est membre du conseil d'administration de l'Université St. Mary. Il fait aussi partie du Comité sénatorial permanent des banques et du commerce et du Comité mixte permanent du Sénat et de la Chambre des communes d'examen de la réglementation.

À côté de lui, le sénateur Atkins de l'Ontario. Il a été conseiller principal de Robert Stanfield, du premier ministre Davis de l'Ontario et du premier ministre Mulroney.

Immédiatement à ma gauche, le sénateur Campbell de la Colombie-Britannique. Il a été maire de Vancouver de 2002 à 2005 et c'est un ancien membre de la GRC. Son expérience de coroner en chef de Vancouver a inspiré la série télévisée *Da Vinci's Inquest*, gagnante d'un prix Gémeau.

À côté de lui, le sénateur Banks de l'Alberta. Il est président du Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles et il est bien connu des Canadiens comme musicien et artiste polyvalent. Il a assuré la direction musicale des cérémonies des Jeux olympiques d'hiver de 1988 et a reçu un prix Juno.

Au bout, nous avons le sénateur Day du Nouveau-Brunswick. Il est président du Comité sénatorial permanent des finances nationales. Il est membre des barreaux du Nouveau-Brunswick, de l'Ontario et du Québec. Il est également un ancien président et chef de la direction de la New Brunswick Forest Products Association.

Nous accueillons aujourd'hui le général Rick Hillier, chef d'état-major de la défense. Il a été promu au rang qu'il occupe actuellement le 4 février 2005; il assume les fonctions de chef de l'état-major de la Défense. Pendant sa carrière, il a commandé des troupes allant du peloton jusqu'au niveau de formation multinationale au Canada, en Asie et aux États-Unis.

Général, nous vous remercions de votre présence ici aujourd'hui. Le comité vous a rencontré à de nombreuses occasions sur en base formelle et informelle. Nous croyons savoir que vous avez une brève déclaration.

[Translation]

General Rick Hillier, Chief of the Defence Staff, National Defence: Mr. Chairman, I thank you for inviting me to appear today. I am very happy to have the opportunity to talk to you about the Canadian Forces activities and in particular those of the men and women wearing the Canadian uniform, namely your navy and air force troops.

We are now going through an intensive period of activity which is also quite exciting. We have started this period with a new vision for the Canadian Forces, a vision which has put front and centre our interests as Canadians, anywhere in the world. We have transformed the Canadian Forces so that they can work together strategically for Canada.

[English]

Before I carry on, let me say that the other times I had the opportunity to work with this committee and the valuable work you do for our country — and in particular the part of our country represented by men and women in uniform who work for me — I always had the pleasure of working with Senator Forrestall. It is a great loss that he is not here today. I pass on condolences from the men and women in uniform and me. Some of us did not even know about it, but that does not mean his work was not appreciated — the commitment he had to making the lives better of those people in uniform, men and women, not fleshless robots, and just as important, as we learn and rediscover everyday, the lives of their families. We appreciated what he did. He will have a special place in our memories in uniform. I know that you and the committee will have words to say about him later in the Senate and I would be pleased to be present while that occurs. We held him in high esteem and will remember him.

The Chairman: On behalf of the committee, thank you very much. We miss him greatly. We appreciate your words.

Gen. Hillier: This is an exciting time in the Canadian Forces. It really is. Your men and women in uniform, your sons and daughters, husbands and wives, neighbours from down the street, colleagues or acquaintances are at a period unique to the history of our country. The headline in the *Winnipeg Free Press* last year summed up where we are: The forces are back in fashion. There is a new spirit of confidence, a new excitement in the men and women in the Canadian Forces. There is a new feeling of value across our country. As we progress to do all the things we are engaged with, to change to be more effective in the future and to get on with the new missions which will come our way, no matter what they may be, the men and women who execute those missions for you are walking taller with their backs straighter and with a new pride and energy in that step.

[Français]

Général Rick Hillier, chef d'état-major de la défense, Défense nationale : Monsieur le président, je vous remercie de m'avoir invité aujourd'hui. Je suis très heureux d'avoir l'occasion de vous parler des activités des Forces canadiennes, et plus particulièrement des activités des hommes et des femmes qui portent l'uniforme du Canada, c'est-à-dire vos soldats de la marine et de la force aérienne.

Nous sommes présentement à une époque extrêmement active, mais aussi très excitante. Nous avons commencé cette période avec une nouvelle vision pour les Forces canadiennes, une vision qui a mis au premier rang nos intérêts en tant que Canadiens et ce, n'importe où au monde. Nous avons effectué une transformation des Forces canadiennes afin qu'elles travaillent ensemble de façon stratégique pour le Canada.

[Traduction]

Avant de continuer, j'aimerais dire que les autres fois où j'ai eu l'occasion de travailler avec le présent comité, j'ai toujours eu le plaisir de traiter avec le sénateur Forrestall et je connais le travail précieux que vous faites pour notre pays — et en particulier pour la partie de notre pays représenté par les hommes et les femmes en uniforme qui travaillent pour moi. Son absence aujourd'hui constitue une grande perte. Je vous transmets mes condoléances et celles des hommes et des femmes qui portent l'uniforme. Certains d'entre nous ne le savaient même pas, mais cela ne veut pas dire que son travail n'a pas été apprécié — son engagement face à l'amélioration de la vie des gens en uniforme, des hommes et des femmes, et non pas des robots sans chair et sans âme, et, ce qui est tout aussi important, ce que nous apprenons et redécouvrons tous les jours, la vie de leurs familles. Nous lui sommes reconnaissants pour ce qu'il a fait. Il occupera une place spéciale dans la mémoire des gens en uniforme. Je sais que plus tard, vous prendrez la parole au Sénat pour parler du sénateur et je serai heureux d'y assister. Nous le tenions en haute estime et nous nous souviendrons de lui.

Le président : Au nom des membres du comité, merci beaucoup. Il nous manque beaucoup. Nous vous sommes reconnaissants de ces paroles.

Gén Hillier : Il s'agit d'une période emballante pour les Forces canadiennes. C'est vraiment le cas. Vos hommes et vos femmes en uniforme, vos fils et vos filles, vos époux et vos épouses, vos voisins, vos collègues ou vos connaissances en sont à une période unique de l'histoire de notre pays. La manchette du *Winnipeg Free Press* l'été dernier, a bien résumé notre situation actuelle : les forces sont redevenues à la mode. Il y a un nouvel esprit de confiance, un nouvel enthousiasme chez les hommes et femmes des Forces canadiennes. Il y a un nouveau sentiment de valeur partout au pays. Au fur et à mesure que nous progressons dans tous nos engagements, pour changer de manière à être plus efficace dans l'avenir et pour aller de l'avant avec les nouvelles missions qui nous sont confiées, quelles qu'elles soient, les hommes et les femmes qui exécutent ces missions pour vous marchent la tête plus haute, éprouvent une plus grande fierté et ressentent une énergie renouvelée.

That is a dramatic difference from what you would have seen or heard me say if I had been in this position a decade or 12 years ago. As we come out of that decade of darkness, I think we are on the cusp of building a Canadian Forces that is going to be the pride of our country and the envy of our allies around the world. We will be able, for the first time in 50 or 60 years, to have that kind of effect for Canada. Domestically when Canadians are at risk or need help, continentally when we need to participate with our great friends to the south, the United States, to do things for both populations, or around the world when people are having the worst days of their lives, this Canadian Forces that we are building, and will build going forward, is going to be something of which we will be proud.

Your work in this respect has been important and we appreciate that and will continue to work with you in every way we possibly can. I make that commitment as Chief of the Defence Staff in uniform. They want to do that. We will facilitate that.

We started a year and a half ago with a vision focused on changing, most importantly, our mindset and culture in the Canadian Forces about working together. Before that, we had a situation where the Canadian Forces truly was an "emperor without any clothes." We had a Canadian Forces nomenclature; we had an army, navy and air force which worked independently, arranged themselves incidentally, and had a greater capability to work with the United States Army, the Royal Navy or the British Air Force than they had to work with each other.

Given our size and the effect we needed across the world for Canada, that was not what we wanted for the future. We wanted to give you and Canada a Canadian Forces that could operate as an integrated force. When Canadians or people around the world needed help, we wanted to give the greatest of help, the most profile we could bring, the most substantial visibility for Canada to have leading roles, to defend our interest and to shape regions in accordance with our values.

Transforming that mindset and culture has proven to be the greatest challenge we face. Based on 50 or 60 years of tradition and the structure set up to defend that tradition, no matter how stupid some of it may seem at times, it has been a significant challenge over this past year and a half and one that all of us in uniform have tackled.

Second, we have transformed to allow us to focus on the contemporary operating environment threats. Chaos, internationally, always occurs in the centres of population. Our structures, training, education, equipment and leadership in the

C'est un changement spectaculaire par rapport à ce que vous m'auriez entendu dire si j'avais occupé ce poste il y a 10 ou 12 ans. Au fur et à mesure que nous sortons de cette décennie de noirceur, je pense que nous sommes sur le point de bâtir des Forces canadiennes qui seront la fierté de notre pays et qui feront l'envie de tous nos alliés dans le monde. Pour la première fois depuis 50 ou 60 ans, nous serons en mesure de produire cet effet pour le Canada. À l'échelle nationale, lorsque les Canadiens seront exposés à un danger ou auront besoin d'aide, à l'échelle continentale, lorsque nous aurons besoin de participer avec nos grands amis du sud, les États-Unis, à des activités pour les deux populations, ou à l'échelle mondiale, lorsque des gens vivront les pires moments de leur vie, ces Forces canadiennes que nous sommes en train de bâtir, et que nous continuerons de bâtir, seront une grande source de fierté.

Votre travail à cet égard a été important et nous vous en sommes reconnaissants et nous continuons de travailler avec vous sur une base quotidienne autant qu'il est possible de le faire. Je prends cet engagement à titre de chef d'état-major de la défense en uniforme. Ils veulent faire cela. Nous allons faire en sorte que cela se fasse.

Nous avons commencé il y a un an et demi avec une vision axée sur le changement, ce qui est le plus important, de notre mentalité et de notre culture dans les Forces canadiennes concernant la façon de travailler ensemble. Avant cela, nous étions dans une situation où les Forces canadiennes étaient véritablement un « empereur sans vêtement ». Nous avions une nomenclature des Forces canadiennes; nous avions une armée, une marine et une aviation qui travaillaient indépendamment, qui s'arrangeaient de manière accessoire, et qui avaient une plus grande capacité pour travailler avec l'armée des États-Unis, la Royal Navy et les forces de l'air britanniques que pour travailler ensemble.

Étant donné notre taille et l'effet que nous devons produire dans le monde pour le Canada, ce n'était pas ce que nous voulions pour l'avenir. Nous voulions vous donner à vous et au Canada des Forces canadiennes qui pouvaient fonctionner comme une force intégrée. Lorsque les Canadiens ou des gens dans le monde ont besoin d'aide, nous voulions pouvoir apporter l'aide la plus importante possible, la visibilité la plus grande possible pour le Canada pour qu'il puisse assumer des rôles de chef de file, pour défendre nos intérêts et façonner les régions en fonction de nos valeurs.

Transformer cette mentalité et cette culture s'est révélé le plus grand défi auquel nous avons été confrontés. Fondée sur une tradition vieille de 50 ou 60 ans et sur une structure créée pour défendre cette tradition, peu importe jusqu'à quel point une partie de tout cela peut parfois sembler stupide, cette situation s'est révélée un défi important au cours de la dernière année et demie et un défi que l'ensemble des hommes et des femmes en uniforme ont dû relever.

Deuxièmement, nous nous sommes transformés pour nous permettre de nous concentrer sur les menaces dans un environnement opérationnel contemporain. À l'échelle internationale, le chaos survient toujours dans les centres de

past were focused on avoiding centres of population. If you will, pick it and bypass was our terminology. Now we find everything we do is focused in a centre of population.

It does not matter if that is domestically, when there is a crisis in the City of Toronto or in the City of Ottawa during an ice storm, or in the middle of Kandahar or Kabul in Afghanistan itself. We had to transform what we were able to deliver and do, to be able to operate while we lived inside those centres of population.

Third, we started to change our command structure to allow us to treat Canada as an operational theatre, something that had never been done in our history, and to allow us to focus on what we needed to be able to deliver — not as first or second responders but as world-class third responders — to support Canadians at home when they most needed support from the Canadian Forces. Treating Canada as an operational theatre led us to set up the Canadian command, which has one commander, with a small but appropriate staff, and, most importantly, with the authorities, responsibilities and accountability to successfully conduct operations in Canada to support governments and other authorities, such as the RCMP, as well as Canadians when they need it.

We carried on with that changing of our command structure to allow us to have effective command, planning and shaping of the regions in which we go during the conduct of international operations. We stood up the Canadian Expeditionary Forces command with one commander with an appropriate staff to have the responsibilities, accountabilities and authorities to do what I just said.

I know that many of you had the opportunity to go out and visit Canada Command and get a bit of a flavour of what it could offer to us. I put a warning on that that two hours on the ground just gives you the opportunity to scratch the surface of what those commanders with their staffs and authorities can bring to us, but at least it was an opportunity to engage a little bit.

Last, we started on the implementation of plans to equip and expand the Canadian Forces. Whatever the criticism I have had personally of the way we approached recruiting in the past, we have had some success. We got many things wrong with the process. Those have all been clearly identified, both by us and in a report by the Auditor General of Canada, which has recently been released. We have changed many of those things and are in the process of changing more.

population. Dans le passé, nos structures, notre formation, notre éducation, notre équipement et notre leadership étaient centrés sur l'évitement des centres de population. Si vous voulez choisissez et contournez, c'était notre terminologie. Maintenant nous constatons que tout ce que nous faisons est centré sur un centre de population.

Que ce soit à l'échelle nationale, lorsqu'il y a une situation de crise dans la ville de Toronto ou d'Ottawa à cause d'une tempête de verglas, ou en plein centre de Kandahar ou de Kaboul, en Afghanistan, cela ne fait aucune différence. Nous devons nous transformer pour être en mesure de fonctionner pendant que nous vivons dans ces centres de population.

Troisièmement, nous avons commencé à changer notre structure de commandement pour nous permettre de le traiter le Canada comme un théâtre d'opérations, chose qui n'a jamais été faite dans notre histoire, et pour nous permettre de nous concentrer sur ce que nous devons être en mesure d'accomplir — non pas à titre de premier ou de second répondant, mais à titre de troisième répondant de calibre international — pour appuyer les Canadiens à domicile lorsqu'ils ont le plus besoin de l'aide des Forces canadiennes. Traiter le Canada comme un théâtre d'opérations nous a amenés à créer le Commandement Canada qui a un commandant appuyé par un état-major de petite taille mais approprié, et, plus important encore, ayant tous les éléments nécessaires du point de vue de l'autorité, des responsabilités et de la reddition de comptes pour diriger avec succès les opérations au Canada pour appuyer les gouvernements et d'autres autorités comme la GRC, ainsi que les Canadiens lorsqu'ils en ont besoin.

En nous avons poursuivi cette transformation de notre structure de commandement pour nous permettre d'avoir un commandement, une planification et un façonnement efficaces des régions dans lesquelles nous nous rendons dans la conduite d'opérations internationales. Nous avons créé le commandement des Forces expéditionnaires canadiennes dirigé par un commandant ayant un état-major approprié ayant tous les éléments nécessaires du point de vue de l'autorité, des responsabilités et de la reddition de comptes pour faire ce que je viens tout juste de dire.

Je sais que beaucoup d'entre vous avez eu l'occasion de visiter le Commandement Canada et d'avoir une idée de ce qu'il pourrait nous offrir. Je veux vous dire qu'une visite de deux heures sur place ne permet que d'effleurer la surface pour ce qui est de savoir ce que ces commandants et leurs états-majors et leur autorité peuvent nous apporter, mais au moins, il s'agissait d'une occasion de discuter un peu.

En dernier lieu, nous avons commencé la mise en oeuvre des plans pour renouveler le matériel et accroître les Forces canadiennes. Malgré les critiques que j'ai formulées personnellement sur la façon dont nous avons abordé la question du recrutement dans le passé, nous avons eu un certain succès. De nombreux éléments du processus ne fonctionnaient pas bien. Ces éléments ont été clairement cernés, tant par nous que dans le rapport de la vérificatrice générale du Canada publié récemment. Nous avons changé un grand nombre de ces éléments et nous sommes en train d'en changer d'autres.

We are reducing the process times to get people into the service. I gave orders to the chief of military personnel that I want 10 per cent of those who apply enrolled in the Canadian Forces within a week. I want 50 per cent more enrolled within a month. I want one enrolment into the Canadian Forces, not an enrolment into the reserve community or the regular force community, which then makes the challenge of changing components back and forth terrible. I want one enrolment into the Canadian Forces so that when we do component transfers, we can do it within a week based on a posting message.

We have started to roll out a variety of those things to ensure not that we are going after huge numbers each year, but that we actually get the right Canadians in uniform to do the kind of jobs we ask them to do. If I could put it this way, in the military performance factors of three to 10, three is the lowest level when we do an analysis of an individual we would accept and a 10 would be a rocket scientist with a personality. We want to move the bell curve slightly up to the right and attract the very best into the Canadian Forces.

We are expanding, even with some of the dinosaur methods we had for recruiting. Last year, our goal was to increase the Canadian Forces by just over 600 individuals in uniform; we were 106-per-cent successful at meeting the attrition of 5,000 and meeting the increase of over 600. We know we will be successful in our increased goal this coming year.

Equipping the Canadian Forces has been an equal challenge for us. When I refer to the decade of darkness that we are starting to move out of, there was a decade where equipment and equipment suites across the Canadian Forces had started to rot and rust to a level where our ability to conduct operations in support of any of the missions given to us over the next few years would be held in significant question.

We have launched on a re-equipment of land forces, initially focused on the mission in Afghanistan, to ensure we set up the right conditions for men and women to be successful there and, while they are conducting the operation, reduce the risk to them. However, right across the forces, we are re-equipping to be able to give us the lift to project ourselves around our country and around the world when we are in those theatres of operations — the kind of lift we would need to be able to move around in those theatres of operations and provide that lifeline to the men and women on the ground.

We need the kind of rotary wing transport capabilities to be able to move around in a theatre and dominate it tactically if it is an international operation, and dominate it to the benefit of Canadians directly if we do it at home. Air, land and sea lift

Nous avons réduit les temps de traitement pour admettre les gens dans les forces. J'ai donné des ordres au Chef de l'administration du personnel militaire selon lesquels je voulais que 30 p. 100 des candidats soient enrôlés dans les Forces canadiennes dans un délai d'une semaine. Je veux que 50 p. 100 de plus soient enrôlés dans un délai d'un mois. Je veux un enrôlement dans les Forces canadiennes et non pas un enrôlement dans la Force de réserve ou dans la Force régulière, qui fait qu'un transfert d'un élément à l'autre devient un défi épouvantable. Je veux un enrôlement dans les Forces canadiennes de sorte que lorsque nous procédons à des transferts entre éléments, nous pouvons le faire en l'espace d'une semaine par message d'affectation.

Nous avons commencé à appliquer un certain nombre de ces éléments pour nous assurer, non pas que nous allons recruter un grand nombre de gens chaque année, mais que nous allons enrôler les bons candidats pour faire le travail que nous leur demandons de faire. Si je peux m'exprimer ainsi, dans les facteurs de rendement militaire de trois à 10, trois est le niveau le plus faible lorsque nous faisons l'analyse d'un candidat que nous accepterions et 10 correspond à un véritable génie avec du caractère. Nous voulons déplacer la courbe normale légèrement vers la droite et attirer les meilleurs candidats dans les Forces canadiennes.

Nous prenons de l'expansion même en dépit des méthodes de recrutement archaïques que nous avions. L'an dernier, notre objectif était d'accroître l'effectif des Forces canadiennes d'un peu plus de 600 personnes en uniforme; nous avons réussi à 106 p. 100 à combler l'attrition de 5 000 personnes et à augmenter l'effectif de plus de 600 militaires. Nous savons que nous allons réussir à atteindre nos objectifs plus élevés pour l'année qui vient.

Équiper les Forces canadiennes a été un défi d'égale importance pour nous. Lorsque je parle de la décennie de noirceur dont nous commençons à nous extirper, il s'agissait d'une décennie où l'équipement et les ensembles d'équipement dans l'ensemble des Forces canadiennes ont commencé à pourrir et à rouiller au point de remettre sérieusement en question notre capacité de mener des opérations à l'appui de n'importe quelle des missions qui nous seront confiées au cours des prochaines années.

Nous avons lancé un programme de renouvellement du matériel des forces terrestres, centré initialement sur la mission en Afghanistan, pour nous assurer de créer les bonnes conditions de succès pour les hommes et les femmes qui sont là-bas et réduire les risques auxquels ils sont exposés pendant les opérations. Cependant, partout dans les forces, nous procédons à un renouvellement du matériel pour être en mesure de nous donner une capacité de transport pour pouvoir nous rendre partout au pays et dans le monde, sur ces théâtres d'opération — le genre de capacité de transport dont nous avons besoin pour être en mesure de nous déplacer dans ces théâtres d'opérations et de fournir un cordon ombilical aux hommes et aux femmes sur le terrain.

Nous avons besoin d'une capacité de transport à voilure tournante pour être en mesure de nous déplacer dans un théâtre d'opérations et de le dominer du point de vue tactique, s'il s'agit d'une opération internationale, et de le dominer à l'avantage des

provide the spine of everything we do, no matter the mission — from humanitarian support right through to full operations in Afghanistan right now. Air, land and sea lift are demanded in all those instances and we have identified clearly the requirements for those. We believe we have the support across the Government of Canada and the Canadian population in general to allow us to get that equipment and enable the men and women in uniform.

Actions speak loudly would be my message to you. We have had lots of talk. Actions to invest in those capabilities are going to be highly appreciated by men and women in uniform, no matter where they are.

I will close by saying we have done all those things, and many more besides, while helping a government transition from one party to another, which is no small feat, and by building up and commencing the conduct of operations and having the first signs of success in Afghanistan. We are in a complex environment with a vast plethora of multinational friends and allies. We are there to help Afghans rebuild their lives, communities, country and, hopefully, build a state that is part of increased stability in the region and therefore of direct benefit to Canada and Canadians.

I will stop there. I am delighted to take questions on any of the points I mentioned or any of the points you might want to focus on that are different from that.

Senator Meighen: Eight or nine of my colleagues here want to ask questions and my math tells me that is not even seven minutes each so I will try to keep my questions short. We all appreciate your words about Senator Forrestall. The men and women that you command held a very special place in his heart and nothing was more important to him than their welfare. Thank you for that.

Speaking of the men and women in uniform, I am concerned with the men and women who are not in uniform yet — that is, the ones you are trying to recruit. When you were last here, you told us the recruiting system was broken and had to be fixed. We are all pleased to hear of your progress in that regard.

However, I think we are trying to get 13,000 regulars and 10,000 reservists in, are we not? You mentioned a figure of 600 last year. It will take a long time if that does not double, triple and quadruple soon. I would like you to give us some indication of how quickly that can ramp up.

Canadiens directement si nous le faisons au pays. Les moyens de transport aériens, terrestres et maritimes constituent la colonne vertébrale de tout ce que nous faisons, quelle que soit la mission — depuis l'aide humanitaire jusqu'aux opérations complètes qui ont lieu en Afghanistan à l'heure actuelle. Des capacités de transport aérien, terrestre et maritime sont nécessaires dans tous ces cas et nous avons clairement cerné les besoins dans ce domaine. Nous croyons avoir l'appui du gouvernement du Canada et de la population canadienne en général pour nous permettre d'obtenir cet équipement et de donner des moyens aux hommes et aux femmes en uniforme.

Le message que j'ai pour vous, c'est que les gestes parlent fort. Nous avons eu beaucoup de discussions. Les gestes posés pour investir dans ces capacités seront grandement appréciés par les hommes et les femmes en uniforme, peu importe où ils sont.

Je termine en disant que nous avons fait toutes ces choses, et de nombreuses autres encore, tout en facilitant la transition du gouvernement d'un parti à un autre, ce qui n'est pas une mince tâche, en plus de préparer et de conduire des opérations en Afghanistan et de voir les premiers signes de succès. Nous vivons dans un environnement complexe présentant une pléthore d'amis et d'alliés multinationaux. Nous sommes là-bas pour aider les Afghans à rebâtir leur vie, leurs collectivités, leur pays et, nous l'espérons, à bâtir un État qui contribuera à instaurer une plus grande stabilité dans la région et qui, par conséquent, constituera un avantage direct pour le Canada et les Canadiens.

Je m'arrête ici. Je serai heureux de répondre à toutes vos questions, qu'elles se rapportent ou non à ma déclaration d'aujourd'hui.

Le sénateur Meighen : Huit ou neuf de mes collègues veulent poser des questions et un calcul rapide me dit que cela ne représente même pas sept minutes par personne, alors je vais essayer de faire en sorte que mes questions soient courtes. Nous sommes tous reconnaissant des propos que vous avez tenus au sujet du sénateur Forrestall. Les hommes et femmes que vous commandez occupaient une place très spéciale dans son cœur et rien n'était plus important à ses yeux que leur bien-être. Merci de vos paroles.

Parlant des hommes et des femmes en uniforme, je suis préoccupé par les hommes et femmes qui ne sont pas encore en uniforme — c'est-à-dire, ceux et celles que vous essayez de recruter. Lorsque vous vous êtes présenté devant le comité la dernière fois, vous nous avez dit que le système de recrutement était en panne et qu'il devait être réparé. Nous sommes tous heureux d'apprendre que vous avez réalisé des progrès à cet égard.

Cependant, je pense que nous essayons de recruter 13 000 personnes pour la Force régulière et 10 000 pour la Force de réserve, n'est-ce pas? Vous avez parlé d'un chiffre de 600 l'an dernier. Si ce chiffre ne double pas, ne triple pas ou ne quadruple pas très bientôt, cela prendra beaucoup de temps. J'aimerais que vous nous disiez quand nous pourrions ouvrir le robinet.

I happen to have personal knowledge of someone that is seeking to join the naval reserves who has an M.A. I can assure you that person has not been enrolled in 30 days; in fact, it has been months.

Could you amplify your remarks concerning the remedies you're bringing to the recruiting situation, which has been a real thorn in everyone's side for a long time?

Gen. Hillier: Let me comment first on the second part of your question about the individual you know who is trying to enrol. Right across the country, we will still find the little horror stories that will make us shudder in frustration about things that are not working the way we want. We will always have those. It does not matter what we do to the organization and how much leadership and transformation we provide, those will always occur.

We find that when you peel back the layers of the onion on those cases, there almost always is a reason behind why the delays occur. They are not always laid at the doorstep of the recruiting organization we have in the Canadian Forces. That is not an excuse. I get frustrated also whenever I hear about those stories. In fact, I make sure I get my fair share of them to use as levers against how we do business ourselves.

To get back to the first part of your question, we want to expand the Canadian Forces intelligently. It is a combination of when money is available — clearly, we will not recruit men and women until we have the extra money coming into our budget to pay for them. That is a layered process, which takes us through five years to bring us up to about 70,000 people and then step from that to 75,000.

With our ability to logically bring them in, to not end up with a large bulge of people all recruited at the same time, which results in many coming to the end of their first engagement at the same time and all needing to be trained at the same time throughout their careers, we think we have a very logical common-sense approach that will allow us over the next five years to increase the Canadian Forces to 70,000 members. We will focus initially on those low-density, high demand specialties that we have not fixed in the past but will fix with the first 2,000 recruits. We will target specific areas such as electrical generating systems technicians. We have 124 such specialists and plan to double that military occupation code, or MOC, because we rely on them to start every single mission, whether in Canada or internationally. We will recruit them as the money becomes available. We have helped to shape the flow of money so that we will do it intelligently and not destroy the training system or our ability to conduct operations at home, continentally and internationally. In particular, we will not destroy our ability to conduct at least one large-scale operation outside Canada, while potentially assisting in a second operation at home.

Il se trouve que je connais personnellement quelqu'un qui cherche à joindre les rangs de la réserve navale et qui possède un diplôme de MA. Je peux vous assurer que cette personne n'a pas été enrôlée en 30 jours; en fait, cela fait des mois que cela dure.

Pouvez-vous nous en dire davantage sur vos observations concernant les correctifs que vous avez apportés à la situation du recrutement, qui a constitué une épine au pied pour tout le monde pendant longtemps?

Gén Hillier : Laissez-moi d'abord parler de la deuxième partie de votre question, concernant la personne que vous connaissez qui cherche à s'enrôler. Partout au pays, nous trouverons encore des histoires d'horreurs qui nous font frissonner de frustration au sujet de certaines choses qui ne fonctionnent comme nous le voudrions. Il y aura toujours de ces histoires. Peu importe ce que nous faisons à l'organisation et le degré de leadership et de transformations que nous apportons, ces situations surviendront toujours.

Nous constatons que lorsque vous creusez davantage, il y a presque toujours une raison qui explique le délai. Et la responsabilité n'incombe pas toujours au système de recrutement que nous avons dans les Forces canadiennes. Ce n'est pas une excuse. Moi-même, je suis frustré chaque fois que j'entends ces histoires. En fait, je m'assure d'avoir un certain nombre de ces histoires pour m'en servir comme levier pour la façon dont nous faisons nous-mêmes les choses.

Pour répondre à la première partie de votre question, nous essayons d'accroître l'effectif des Forces canadiennes de manière intelligente. Cela dépend à quel moment l'argent sera disponible — il est clair que nous n'allons pas recruter des hommes et des femmes tant et aussi longtemps que l'on n'aura pas augmenté notre budget pour les payer. Il s'agit d'un processus échelonné sur cinq ans qui nous amènera à un effectif total d'environ 70 000 militaires, et de là, nous passerons à 75 000.

Grâce à notre capacité de les recruter logiquement, pour ne pas nous retrouver avec un groupe nombreux de personnes qui ont toutes été recrutées en même temps, ce qui suppose qu'un grand nombre d'entre elles arriveraient à la fin de leur période d'enrôlement initiale en même temps et qu'elles auront toutes besoin d'être formées en même temps tout au long de leur carrière, nous pensons avoir une approche très logique fondée sur le bon sens qui nous permettra au cours des cinq prochaines années de porter l'effectif des Forces canadiennes à 70 000 militaires. Nous allons nous concentrer initialement sur les spécialités à faible densité et à demande élevée qui n'ont pas été réglées dans le passé, mais nous allons le faire avec les 2 000 premières recrues. Nous allons cibler des domaines précis comme les Techniciens Groupes électrogènes. Nous avons 124 spécialistes de ce type et nous prévoyons doubler ce code de groupe professionnel militaire, ou GPM, parce que nous dépendons d'eux pour commencer n'importe quelle mission, que ce soit au Canada ou à l'étranger. Nous allons les recruter au fur et à mesure que l'argent sera disponible. Nous avons aidé à planifier le budget de sorte que nous allons le faire de manière intelligente et ne pas détruire le système d'entraînement ou notre capacité de mener des opérations au pays, sur le continent et à l'échelle internationale. Plus

We are very happy in uniform. We learned that the ability to absorb large numbers quickly can have unforeseen implications at times. We have walked through as many of those as we could predict and think we have it right. If you are asking the Chief of the Defence Staff whether I am happy with the flow of dollars for recruiting and with our abilities to absorb them in a coherent way, I would say, yes. We will end up with a product that will respect the common-sense approach. We have a great deal of work to do.

Senator Meighen: General, you alluded to the current lack of electrical engineers and the process of doubling the numbers. There are other stress trades that are not in the forces that require significant remedial action. How long do you think it will be before those stress trades are up to an acceptable level?

Gen. Hillier: An acceptable level is different from what we have had as our manning levels. Our primary manning level, the PML for the EGS test to which I referred, is 124 and we are at that. The intention had not been to change that. However, as we look at what we are doing, 124 does not nearly meet the demands so we are changing that. We are using commander's intent to know we need a significantly higher number of that trade. We will double that MOC.

There are other stressed MOCs, some of which are right at their levels, ones that need increased capacity such as medical specialties, in particular doctors with a specialty. Not many line up to join the forces and many that do join us, serve their basic engagements and leave. Medical specialties are big for us and are absolutely critical for the conduct of operations anywhere, in particular in deployed operations. Some logistic specialties, fire control technicians, military police and, in particular, intelligence specialists are also areas where the levels need to be increased. The demand for intelligence services has skyrocketed since we moved to what we call "intelligence-driven operations." We need intelligence specialists who are trained and educated, and who possess the ability to support us in those operations. It will take five years to produce the numbers and capabilities that we want. In the shorter term, by using a variety of methodologies we will be able to increase the capacities so that we can offer a second line of operations. This is not a short fix. We have to recruit, educate and train these people, which takes time. By the time we have the levels we want, we will be five years out.

particulièrement, nous n'allons pas détruire notre capacité, mener au moins une opération à grande échelle à l'extérieur du Canada, tout en participant potentiellement à une seconde opération au pays.

Nous sommes très heureux dans l'uniforme. Nous avons appris que la capacité d'absorber rapidement un grand nombre de recrues peut parfois avoir des répercussions inattendues. Nous avons étudié autant que nous pouvions en prévoir et je pense que nous avons la bonne formule. Si vous demandez au chef d'état-major de la défense s'il est heureux du budget de recrutement et de notre capacité d'absorber les recrues de manière cohérente, je répondrai oui. Nous allons obtenir un produit qui respecte l'approche fondée sur le bon sens. Nous avons beaucoup de travail à faire.

Le sénateur Meighen : Général, vous avez fait allusion à la pénurie actuelle de Techniciens Groupes électrogènes et au processus visant à doubler leur nombre. Il y a d'autres professions à stress dans les forces qui ont besoin de mesures correctives importantes. Combien faudra-t-il de temps, à votre avis, avant que l'effectif dans ces professions à stress atteigne un niveau acceptable?

Gén Hillier : Un niveau acceptable est différent de ce que nous avions comme nos niveaux de dotation. Notre niveau de dotation principale, le NPD pour les TECH GE, auxquels j'ai fait allusion, est de 124 et c'est ce que nous avons. L'intention n'était pas de changer cela. Cependant, lorsque nous examinerons ce que nous faisons, 124, c'est loin d'être suffisant pour répondre à la demande, alors nous changeons cela. Nous utilisons l'intention du commandant pour savoir que nous avons besoin d'un nombre nettement plus élevé de personnes dans cette profession. Nous allons doubler ce GPM.

Il y a d'autres GPM à stress, dont certains se situent exactement à leur niveau, dont certains ont besoin d'une capacité accrue, comme les spécialités médicales, en particulier les médecins spécialistes. Ils sont peu nombreux à s'enrôler dans les Forces canadiennes et un grand nombre de ceux qui s'enrôlent servent pendant la durée de leur engagement initial et quittent. Les spécialités médicales sont importantes pour nous et sont absolument déterminantes pour la conduite des opérations où qu'il soit, en particulier les opérations de déploiement. Certaines spécialités de logistique, les techniciens en conduite de tir, la police militaire et, en particulier, les spécialistes du renseignement sont également des domaines où les niveaux doivent être accrus. La demande pour des services de renseignement a connu une montée en flèche depuis que nous nous sommes orientés vers ce que nous appelons des « opérations fondées sur le renseignement ». Nous avons besoin de spécialistes du renseignement qui sont formés, éduqués et qui ont la capacité de nous appuyer dans ces opérations. Il faudra cinq ans pour produire le nombre de spécialistes et les capacités que nous voulons. À plus court terme en utilisant une diversité de méthodologies, nous serons en mesure d'accroître les capacités pour pouvoir offrir une deuxième ligne d'opération. Il ne s'agit pas d'une solution à court terme. Nous devons recruter, éduquer et former ces gens, ce qui prend du temps. Lorsque nous aurons les niveaux que nous voulons, cinq ans se seront écoulés.

Senator Meighen: Another way to deal with the problem is to stop the outflow of personnel. Will you adopt any measures to encourage people to stay in the forces, particularly in this era of constant deployment and, perhaps, fatigue on the part of the men and women who have been overseas any number of times?

Gen. Hillier: We have adopted many initiatives to keep men and women in uniform to the extent that our attrition rate is at a comfortable level. The most important thing is the pride that people feel about being in uniform. Folks talk to me often about making their release or retirement to go elsewhere for another career but then they decided to stay. We had a significant ceremony a few weeks ago at the Canadian War Museum where 24 mostly young Canadians were enrolled into the Canadian Forces. Some of those folks were re-enrolling in the Canadian Forces and were excited by what they have seen and by what is occurring. They wanted to return. One individual was a former helicopter driver who said, "Sir, I know helicopters and that your intention is to get heavy-lift helicopters. I want to be part of that solution." We have done a lot and are the most competitive across this country of any corporation or institution or business for salaries, benefits and non-paid benefits, such as our physical fitness facilities on bases, and for family support, chance to travel, to be part of a unique family, and to be part of something bigger than yourself.

We have found that Canadian kids want to do that and have a chance to serve their country. We do not talk about that much but we hear it from the young men and women who finish school and show up at our recruiting centres. That brings people in at a rate we have not seen in recent years who want to stay at a level that we are comfortable with, and it brings people back after they have been out for awhile. We do not rest on our laurels so we have lots to do and lots to learn to change every one of them. We go after individuals with those low-density high-demand specialties. When we hear that Sergeant Meighen, who is such a specialist, wants to retire after 21 years of service, we talk to him or her about why.

Senator Meighen: Is that new?

Gen. Hillier: It surely is new. We did that on occasion in the past but now this is a standard approach.

Senator Atkins: For the new recruits coming in, do you have the infrastructure to work them through the basic and advanced basic without any delays or difficulties?

Le sénateur Meighen : Une autre façon de résoudre le problème, c'est d'endiguer les départs de personnel. Allez-vous adopter des mesures pour encourager les gens à rester dans les forces, surtout à cette époque de déploiement constant et, peut-être, de fatigue de la part des hommes et des femmes qui sont allés à l'étranger un certain nombre de fois?

Gén Hillier : Nous avons mis sur pied de nombreuses initiatives pour garder les hommes et les femmes en uniforme dans la mesure où notre taux d'attrition est à un niveau acceptable. La chose la plus importante, c'est la fierté que les gens ressentent de porter l'uniforme. Les gens me parlent souvent d'accepter leur libération ou de prendre leur retraite pour entreprendre une nouvelle carrière, puis ensuite, ils décident de rester. Nous avons eu une cérémonie d'importance il y a quelques semaines au Musée canadien de la guerre au cours de laquelle 224 Canadiens et Canadiennes, jeunes pour la plupart, se sont enrôlés dans les Forces canadiennes. Certaines de ces personnes en étaient à un nouvel enrôlement dans les Forces canadiennes et étaient enthousiasmées par ce qu'elles ont vu et par ce qui se passait. Ces personnes voulaient revenir. L'une de ces personnes était un ancien pilote d'hélicoptère qui m'a dit : « Monsieur, je connais les hélicoptères et je sais que vous avez l'intention d'acquérir des hélicoptères de transport lourd. Je veux faire partie de cette solution. » Nous avons fait beaucoup de travail et nous sommes les plus compétitifs au pays, comparativement à n'importe quelle entreprise, institution ou société, pour ce qui est des salaires, des avantages sociaux et des avantages non payés, comme nos installations de conditionnement physique sur les bases, et pour ce qui du soutien à la famille, des occasions de voyager, de la possibilité de faire partie d'une famille unique et de faire partie de quelque chose de plus grand que soi.

Nous avons constaté que les jeunes Canadiens veulent faire cela et avoir la chance de servir leur pays. Nous n'en parlons beaucoup, mais nous l'entendons de la bouche des jeunes hommes et des jeunes femmes qui terminent l'école et qui se présentent dans nos centres de recrutement. Cela nous amène des gens à un rythme que nous n'avons pas vu au cours des dernières années, à un niveau avec lequel nous sommes à l'aise, et cela ramène au bercail des gens qui ont quitté les forces pendant un certain temps. Nous ne nous reposons pas sur nos lauriers; nous avons beaucoup à faire et beaucoup à apprendre pour changer chacun des éléments. Nous nous lançons à la recherche des personnes qui possèdent ces spécialités à faible densité et à demande élevée. Lorsqu'un nous apprenons que le sergent Meighen, qui est un tel spécialiste, veut se retirer après 21 ans de service, nous lui parlons afin de savoir pourquoi.

Le sénateur Meighen : Est-ce quelque chose de nouveau?

Gén Hillier : Oui, certainement. Nous le faisons à l'occasion dans le passé, mais maintenant, il s'agit d'une approche systématique.

Le sénateur Atkins : Avec l'arrivée des nouvelles recrues, avez-vous l'infrastructure nécessaire pour assurer leur formation de base et avancée sans délai ou difficultés?

Gen. Hillier: No, I am not telling you that whatsoever. There will be significant difficulties but we will overcome them. The first thing I would tell you is that, of those numbers we bring in, the first 5,000 will be used to flush out existing units. Infrastructure — barracks, headquarters, maintenance facilities, vehicles and major equipment sweeps — is in place already for those units. They will simply take a spot that has been empty. Once you go past that, then you have to equip them in a major way.

On the training side, we are training in a novel way. Basic training and combat arms training are done at various establishments using the field units on bases across Canada. We move the recruits quickly without significant wait times, and in most cases soon without any wasted time from enrolment to basic, infantry, armoured or engineering training by using those capabilities. On the technical trades, we are seeing how much we can utilize the college system of Canada, an enormous education establishment that we only tapped into lightly before, to deliver the technical education and training that we do not necessarily have to do ourselves. We want to build with that on the successful footprint of Memorial University in Newfoundland, just as the College of the North Atlantic has been doing with the navy for the past three to five years. Close to 200 maritime engineers were recruited, had basic training and go on to the College of the North Atlantic for two years where they receive all the technical training required to do their jobs as maritime engineers. They finish off with specialty training for the navy and that process works superbly. We want to build on that across the country and have started down that road. We will then be able to move greater numbers through with less demand internally and more demand on the money to do that so our great civilian infrastructure for education can give us a return in uniform.

Senator Atkins: What about instructors? The committee has been given the impression that there is much shuffling of the deck because you are short of instructors to deal with the training process.

Gen. Hillier: There are two ways to come at that. We are always short of instructors. We are always short of non-commissioned officers, or NCOs, or officers that we want to lead companies, command ships, run training establishments or train individuals.

First, we have to tone down what we want a sergeant or a major to be able to do. After several decades of stalemate with regard to ranks and promotions, we have sergeants who have spent 15 to 20 years in the Canadian Forces by the time they reached that rank. They can do everything. That is not what we need. We need a sergeant coming into his or her rank with six or

Gén Hillier : Non, ce n'est pas du tout ce que je vous dis. Il y aura des difficultés importantes, mais nous allons les surmonter. La première chose que je vous dirai, ces effectifs que nous recrutons, les 5 000 premières recrues, serviront à combler les effectifs des unités existantes. L'infrastructure — les baraques, les quartiers généraux, les installations de maintenance, les véhicules et le matériel principal — est déjà en place pour ces unités. Ces recrues ne feront qu'occuper une place qui était vacante. Une fois que vous dépassez ce niveau, alors vous devez les équiper de manière importante.

Du côté de l'entraînement, nous procédons d'une manière nouvelle. L'entraînement de base et la formation sur les armes de combat se font dans différents établissements en utilisant les unités de campagne sur les bases partout au pays. Nous déplaçons les recrues rapidement sans délais d'attente importants, et dans la plupart des cas, rapidement après l'enrôlement, sans perte de temps, vers l'entraînement de base, l'entraînement d'infanterie, l'entraînement des blindés ou l'entraînement pour les services techniques, en utilisant ces capacités. Pour ce qui est des professions techniques, nous examinons comment nous pouvons utiliser le réseau de collèges du Canada, un vaste réseau d'éducation que nous n'avons que légèrement utilisé dans le passé, pour dispenser les connaissances et la formation techniques qu'il n'est pas nécessaire de dispenser nous-mêmes. Nous voulons capitaliser là-dessus en nous inspirant de l'expérience réussie de l'Université Memorial de Terre-Neuve, exactement comme l'a fait le College of the North Atlantic avec que la marine au cours des 3 à 5 dernières années. Près de 200 spécialistes du génie maritime ont été recrutés, ont eu leur entraînement de base et sont allés au College of the North Atlantic pendant deux ans où ils ont reçu toute la formation technique nécessaire pour faire le travail en génie maritime. Ils ont terminé avec une formation spécialisée pour la marine et ce processus a fonctionné de manière superbe. Nous voulons nous inspirer de ces expériences partout au pays et nous avons commencé à y travailler. Nous serons alors en mesure de former un plus grand nombre de recrues tout en ayant une demande réduite à l'interne et une demande budgétaire accrue pour le faire, de sorte que notre grande infrastructure civile pour l'éducation puisse profiter aux gens en uniforme.

Le sénateur Atkins : Qu'en est-il des instructeurs? On a donné au comité l'impression qu'il y avait beaucoup de va-et-vient, parce que vous êtes à court d'instructeurs pour assurer l'entraînement.

Gén Hillier : Il y a deux façons de répondre à cette question. Nous sommes toujours à court d'instructeurs. Nous avons toujours une pénurie de sous-officiers ou d'officiers pour diriger les compagnies, commander les navires, diriger les établissements d'entraînement ou former des personnes.

Premièrement, nous devons réduire nos attentes face à ce qu'un sergent ou un major est capable de faire. Après plusieurs décennies de stagnation au niveau des grades et des promotions, nous avons des sergents qui ont passé 15 à 20 ans dans les Forces canadiennes avant d'obtenir ce grade. Ils peuvent tout faire. Ce n'est pas ce dont nous avons besoin. Nous avons besoin d'un

eight years in the Canadian Forces who is at the culmination of fitness, energy, imagination, desire and experience. We have to look at it through a different lens.

We must also use the people we currently have much more effectively. We have started putting the numbers into the training establishments and taking more risk in the operational units by relying on the younger generation. In the past year, we have utilized several hundred people to put those establishments at a level where the tasking demands on the operational units, which drag people away from home during peak periods of family time, such as the summer, is reduced to a manageable level. Although we have the capacity to get there and have started down that road, we are not yet fully there.

I know about this from personal experience and anecdotally from the NCOs and officers to whom I talk every day across the air, land and sea forces. We are after the right balance. We do not want to overload training establishments at the expense of field units. We do not want some of them unemployed part of the year because we surge our training based on other things. We want to build those training establishments after a decade of taking them apart when we had no recruiting and very little training.

I cannot do all of that in one, two or three years, but we have already launched and have made significant progress.

Senator Meighen: I want to leave you with one thought in terms of recruitment, specifically with the reserves. It seems to me that the whole structure of the reserves is designed for university students. We have heard that these people stay in for three or four years and then are gone. The system does not seem to be designed to accommodate those in the workforce, because it is difficult to take 12 weeks off work without an enlightened employer.

I believe it would be useful to introduce a greater degree of flexibility into the reserve system to accommodate those who are not in university.

Senator Campbell: As an officer in the Duke of Connaught's Own Regiment in British Columbia, I can confirm that, at that level, there is a sense of pride and a sense a corner has been earned. From the point of view of the militia, the respect and the training they are getting is so intensely different from what they were used to. Your comments certainly struck true; there is a new sense.

I asked the Minister of Foreign Affairs if we are at war. Some people thought I was asking that to embarrass or put someone on the spot. I most certainly was not doing that.

sergent qui obtient ce grade après six ou huit ans dans les Forces canadiennes, à un moment où il arrive au sommet de la courbe du point de vue du conditionnement physique, de l'énergie, de l'imagination, de l'ambition et l'expérience. Nous devons examiner cette question à travers des lentilles différentes.

Nous devons également utiliser les gens que nous avons d'une manière plus efficace. Nous avons commencé à affecter plus de gens dans les établissements d'entraînement et à prendre plus de risques dans les unités opérationnelles en nous fiant sur la génération plus jeune. Au cours de la dernière année, nous avons utilisé plusieurs centaines de personnes pour amener ces établissements à un niveau où les demandes de tâches touchant les unités opérationnelles, qui arrachent les gens de leur foyer durant les périodes de pointe pour les activités familiales, comme durant l'été, sont réduites à un niveau gérable. Bien que nous ayons la capacité d'y arriver et que nous ayons commencé à le faire, ce travail n'est pas encore terminé.

Je le sais à partir de mon expérience personnelle et, de manière anecdotique, par les discussions que j'ai tous les jours avec des sous-officiers et des officiers dans les forces de l'air, de terre et de mer. Nous cherchons à atteindre le bon équilibre. Nous ne voulons pas surdoter les établissements d'entraînement aux dépens des unités de campagne. Nous ne voulons pas que certains d'entre eux soient inactifs pendant une partie de l'année parce que nous forçons la note du côté de l'entraînement pour d'autres raisons. Nous voulons rebâtir ces établissements d'entraînement après une décennie où on s'était employé à les démanteler, parce que nous n'avions pas de recrutement et très peu d'entraînement.

Je ne peux pas faire tout cela en un an, deux ans ou trois ans, mais nous avons déjà commencé le travail et nous avons fait des progrès substantiels.

Le sénateur Meighen : Je veux vous laisser avec une réflexion au sujet du recrutement, particulièrement en ce qui a trait à la Force de réserve. Il me semble que toute la structure de la Force de réserve est conçue pour les étudiants universitaires. Ces gens restent pendant trois ou quatre ans et partent. Le système ne semble pas conçu pour accueillir les gens qui sont sur le marché du travail, parce qu'il est difficile de prendre 12 semaines de congé si on n'a pas un employeur éclairé.

Je crois qu'il serait utile d'instaurer une plus grande souplesse dans le système de la réserve pour accueillir les gens qui ne viennent pas du milieu universitaire.

Le sénateur Campbell : En tant qu'officier du Duke of Connaught's Own Regiment de Colombie-Britannique, je peux confirmer qu'à ce niveau, il y a un sentiment de fierté et le sentiment qu'une page a été tournée. Du point de vue de la milice, le respect et la formation qu'ils reçoivent sont tellement différents de ce qu'ils étaient dans le passé. Vos observations sont vraies; il y a un nouveau sentiment.

J'ai demandé au ministre des Affaires étrangères si nous étions en guerre. Certaines personnes ont pensé que je posais la question pour embarrasser quelqu'un. Ce n'était certainement pas ce que je faisais.

I will ask you that same question. There is an uncertainty in the community of exactly what we are doing. Is this a peacekeeping mission or are we at war? There needs to be a definitive statement made on that.

Gen. Hillier: In response to your comment on the reserves, the reserves, and specifically the militia, the land reserve, have earned that respect. They have earned it doing the missions we assign them professionally, superbly and without fail. They are engaged domestically, continentally and internationally.

The young men and women who come from the reserve component have done yeoman's service for our country. They have earned that respect; we have not handed it to them gratuitously. We want to articulate that because it was not always seen in exactly that way.

We are not at war, but that term has no meaning in the contemporary operating environment. In Afghanistan we are supporting the United Nations Security Council resolution to help Afghans rebuild their lives and their country. We are supporting that resolution with 35 or 37 other countries that have contributed military forces to meet that honourable objective.

We are conducting a full spectrum of operations every day. We are helping keep people alive by delivering medical care to them, by facilitating non-governmental and international organizations in delivering that kind of care. We are getting food and clean water to communities that have never seen clean water in their entire existence.

We are doing those things while helping the Governor of Kandahar build a public service for that province so they can effectively govern their province to make life better for the residents by increasing their stability and security, perhaps even enough that little girls can go to school without fear of their teachers being murdered for teaching them.

While we do that humanitarian and nation-building work, we are also conducting full operations to confront the Taliban, who would stop all that progress, to constrain their attempts to neutralize the efforts of the international community and the Afghan government as well as the desires of the people who live in that part of the country. If that means that we must shoot at them, we will do so.

Some people refuse to be convinced by logic, debate or the ballot box and persist in using violence. They must be constrained. The population of Afghanistan currently has precious few institutions or organizations to do that by themselves and they need our assistance in that regard.

No, we are not at war. We are conducting the operations necessary to help a people who desperately need help in conjunction with a vast international mission.

Je vais vous poser la même question. Il y a une incertitude dans la communauté sur ce que nous faisons exactement. S'agit-il d'une mission de maintien de la paix ou sommes-nous en guerre? Il faut qu'une déclaration claire soit faite sur cette question.

Gén Hillier : En réponse à vos observations, les réserves et, en particulier, la milice, la réserve terrestre, ont mérité ce respect. Elles l'ont mérité en s'acquittant superbement des missions que nous leur avons confiées, d'une manière professionnelle et sans faute. Elles sont engagées au pays, sur le continent et à l'échelle internationale.

Les jeunes hommes et les jeunes femmes qui viennent de la Force de réserve ont rendu un service inestimable à leur pays. Ils ont mérité ce respect; nous ne leur avons pas donné gratuitement. Nous tenons à le dire parce que cela n'a pas toujours été perçu exactement de cette manière.

Nous ne sommes pas en guerre, mais ce terme n'a pas de signification dans l'environnement opérationnel contemporain. Nous sommes présents en Afghanistan pour appuyer la résolution du Conseil de sécurité des Nations Unies, pour aider les Afghans à rebâtir leur vie et leur pays. Nous appuyons cette résolution avec 35 ou 37 autres pays qui ont envoyé des militaires pour réaliser cet objectif honorable.

Nous menons tout le spectre des opérations tous les jours. Nous aidons à garder les gens en vie en leur apportant des soins médicaux, en aidant les organismes non gouvernementaux et internationaux à dispenser ce genre de soins. Nous apportons des aliments et de l'eau propre dans des collectivités dont les habitants n'ont jamais vu d'eau propre de toute leur existence.

Nous faisons ces choses tout en aidant le gouverneur de Kandahar à bâtir une fonction publique pour cette province de manière que cette province puisse se gouverner efficacement pour améliorer la vie des habitants en augmentant la stabilité et la sécurité, peut-être même suffisamment pour que les jeunes filles puissent fréquenter l'école sans craindre que leurs professeurs soient assassinés pour leur avoir fait la classe.

Pendant que nous faisons ce travail humanitaire et cet effort de construction d'une nation, nous menons également des opérations complètes pour affronter les talibans, qui mettront un terme à tous ces progrès, pour les empêcher de neutraliser les efforts de la communauté internationale et du gouvernement afghan ainsi que les désirs des gens qui habitent dans cette partie du pays. Si cela signifie que nous devons les combattre, nous le ferons.

Certaines personnes refusent de se laisser convaincre par la logique, le débat ou la boîte de scrutin et persistent dans l'usage de la violence. Il faut alors employer la force. La population de l'Afghanistan ne possède à l'heure actuelle que quelques rares établissements ou organisations en mesure de faire cela par elles-mêmes et elle a besoin de notre aide à cet égard.

Non, nous ne sommes pas en guerre. Nous menons les opérations nécessaires pour aider un peuple qui a désespérément besoin d'aide dans le cadre d'une vaste opération internationale.

Further, we are there at their invitation. I have met thousands of Afghans. We are like a little candle flickering at the end of a long, dark tunnel. They see us as their only hope and we do not want to let them down. Our government has said that we will not do that.

Senator Campbell: What is the desired military end state?

Gen. Hillier: The desired military end state is that we will no longer need to be there. The desire is to build capacity in the Afghan government, that is to say, build the Afghan national army and the Afghan national police forces to a level where they can handle any threats to their country, internal or external, so that every time a bomb explodes in Kandahar or Kabul no one is worried about the government falling. We are not yet at that level.

There are two approaches to that. The first approach is to help them recruit, train, equip and professionalize each Afghan national army battalion as it comes off the recruiting line. They have a different recruiting problem from ours, but they do have challenges. We help to build that army. The U.S. has taken the lead on that and has done a phenomenal job. However, as we discovered ourselves, just changing an armed force takes years let alone building an army from the ground up. They have done outstanding work but there is still much to be done.

Starting in August, as an Afghan national army battalion comes into the city of Kandahar, we will engage directly with it.

You build those security forces in all the ways you can. The Royal Canadian Mounted Police are there, building the police force in Kandahar with us to do the same things. At the same time, we start helping reduce the threat. As the threat is reduced, the Taliban can be constrained and, ideally, brought over to the side of the ballot box as the way to proceed, as happened with Mullah Ibrahim last week. If you bring one leader across, you might be able to bring more with him. If they do not agree to do that, you have to conduct direct actions to ensure that they cannot stop. Reduce the threat posed by the Taliban and build up the Afghan security forces themselves until we reach a crossover point.

Most people believe that the logical crossover point will be two to five years from now. However, that is not a thing you can measure with that kind of precision.

Senator Campbell: Those are all of my questions. Thank you for answering them.

Gen. Hillier: Thank you for that question and for the opportunity to get on my soapbox.

De plus, nous sommes là à leur invitation. J'ai rencontré des milliers d'Afghans. Nous sommes une petite lueur à l'autre extrémité d'un long tunnel sombre. Ils nous considèrent comme leur seul espoir et nous ne voulons pas les abandonner. Notre gouvernement a dit que nous ne le ferons pas.

Le sénateur Campbell : Quel est le résultat militaire souhaité?

Gén Hillier : Le résultat militaire souhaité, c'est que nous n'aurons plus besoin d'être là. Le but, c'est de bâtir une capacité au sein du gouvernement afghan, c'est-à-dire, construire une armée nationale afghane et des forces de police nationales afghanes à un niveau tel qu'elles puissent faire face à toute menace dirigée contre leur pays, d'origine interne ou externe, de sorte que chaque fois qu'une bombe explose à Kandahar ou à Kaboul, personne ne s'inquiète de voir tomber le gouvernement. Nous ne sommes pas encore rendus à ce niveau.

Il y a deux approches à cette situation. La première approche, c'est de les aider à recruter, à former, à l'équiper et à rendre professionnel chacun des bataillons de l'armée nationale afghane au fur et à mesure qu'ils sortent des centres de recrutement. Ils ont des problèmes de recrutement différents des nôtres, mais ils ont des défis à relever. Nous aidons à bâtir cette armée. Les États-Unis assument cette tâche et ont fait un travail phénoménal. Cependant, comme nous l'avons constaté nous-mêmes, le simple fait de transformer une force armée prend des années, alors imaginez ce qu'il faut pour construire une armée à partir de rien. Ils ont fait un travail remarquable, mais il reste beaucoup à faire.

À partir du mois d'août, un bataillon de l'armée nationale afghane sera déployé dans la ville de Kandahar, et nous travaillons directement avec ce dernier.

Vous bâtissez ces forces de sécurité de toutes les manières possibles. La Gendarmerie royale du Canada est présente elle aussi à Kandahar pour bâtir les forces policières de la même manière que nous le faisons. Au même moment, nous avons commencé à aider à réduire la menace. Si la menace est réduite, les talibans peuvent être neutralisés et, idéalement, être amenés à accepter l'idée que la boîte de scrutin est la meilleure façon de procéder, comme c'est arrivé la semaine dernière avec le mollah Ibrahim. Si vous réussissez à rallier un leader à votre cause, il est possible que vous puissiez en rallier d'autres avec lui. S'ils refusent de le faire, vous devez mener des actions directes pour vous assurer qu'ils ne peuvent pas arrêter le mouvement. Réduire la menace posée par les talibans et bâtir les forces de sécurité afghanes jusqu'à ce qu'elles atteignent le point de basculement.

La plupart des gens croient que le point de basculement logique surviendra dans deux à cinq ans. Toutefois, ce n'est pas le genre de choses que vous pouvez mesurer avec ce degré de précision.

Le sénateur Campbell : Ce sont là toutes mes questions. Merci d'y avoir répondu.

Gén Hillier : Je vous remercie de cette question et de l'occasion que vous m'avez donnée de monter sur une tribune.

The Chairman: As a follow-up, we have heard from both the previous ambassador, who said he thought it would be five generations, and General Leslie who thought it would be two years. We know you rank General Leslie but do you not see it in the context of a long period of time?

Gen. Hillier: I have no control over the ambassador, but General Leslie will have a new answer tomorrow.

To build a country, senator, takes a long time. I am not sure how many members sitting here have been to Afghanistan, but you have been there and you know that 25 years of destruction and brutality have taken a country from what was actually in the early and mid-1970s, a progressive country, certainly in that region, with a significant government and stability and a fairly well-developed infrastructure and an education system that, if not perfect, was at least educating boys and girls for the future. After 25 years of brutality, they have killed two million people, driven eight million people out of their homes, caused an internal displacement of millions inside the country and destroyed every piece of infrastructure possible, planted mines all over the country, and turned brother against brother, family against family, and ejected the international community in a huge way, destabilizing parts of the border with their neighbours. Changing that back to a positive dynamic is a long-term process in every sense of the word.

You have to build all things at the same time with the security part being a little bit out in front of the other things. Reaching that crossover point I believe is a short-term goal, two to five years, where instead of us doing security operations supported by them, if I can put it that way although it is not exactly that way, they can start doing security operations supported by us. That allows an acceleration of building an economy, rebuilding schools, getting roads in that generate more economic activity, and that takes place over a much longer term.

This is not a short process and I would not want you to think that I considered it to be such, but there are some shorter-term goals, two to five years being short term, that can help step up that process more rapidly.

The Chairman: On the subject of short-term goals, the committee is very concerned about seeing triple D — diplomacy, defence and development — take place. We are receiving reports that the aid and development part of it cannot happen yet in Kandahar. The circumstances are not secure enough for people to operate there.

How soon do you anticipate they will be? First, will you confirm that they are not operating at the level they should be because it is not sufficiently secure? Second, how soon do you expect that it will be secure enough for them to function?

Gen. Hillier: First, I will confirm the opposite of what you said in the first point. We are operating but I would think of it in this way — defence, development, diplomacy as a concept. It is

Le président : Pour continuer dans la même veine, nous avons entendu l'ancien ambassadeur qui a dit qu'il pensait qu'il faudrait cinq générations et le général Leslie qui pense qu'il faudrait deux ans. Vous savez, vous avez un rang supérieur au général Leslie, mais ne voyez-vous pas cela dans le contexte d'une période de temps plus longue?

Gén Hillier : Je n'ai pas de contrôle sur l'ambassadeur, mais le général Leslie aura une nouvelle réponse demain.

Bâtir un pays, sénateur, prend beaucoup de temps. Je ne sais pas combien parmi les membres du comité se sont rendus en Afghanistan, mais vous êtes allés là-bas et vous savez ce que 25 ans de destruction et de brutalité ont fait à un pays qui, en fait, au début et au milieu des années 70, était un pays progressiste, certainement dans cette région, avec un gouvernement et une stabilité importantes et une infrastructure assez bien développée et un système d'éducation qui, sans être parfait, avaient au moins le mérite d'éduquer les garçons et les filles pour l'avenir. Après 25 ans de brutalité, les talibans ont tué 2 millions de personnes, chassé 8 millions de personnes de leur foyer, causé le déplacement à l'intérieur du pays de millions de personnes, détruit tous les éléments d'infrastructure imaginables, planté des mines à la grandeur du pays, dressé les frères les uns contre les autres, les familles les unes contre les autres et ignoré la communauté internationale d'une manière non équivoque et déstabilisé des parties de la frontière avec leurs voisins. Changer tout cela pour en arriver à une dynamique positive est un processus à long terme dans tous les sens du mot.

Il faut que tout se fasse en même temps, l'aspect sécurité se faisant un peu avant reste. À mon avis, c'est un objectif à court terme, de deux à cinq ans, et au lieu que ce soit nous qui assurons la sécurité et qu'ils nous aident, je dis cela bien que ce ne soit pas exactement le cas, ils pourront s'occuper de la sécurité et nous leur offrirons un soutien. Cela permettra de bâtir plus vite l'économie, des écoles, de construire des routes pour générer une activité économique dans le cadre d'un objectif à plus long terme.

Ce processus prendra du temps, je ne veux pas vous donner l'impression que je ne le pense pas, mais il y a quelques objectifs à court terme, j'entends par là une échéance de deux à cinq ans, qui accéléreraient le processus.

Le président : Au sujet des objectifs à court terme, le comité souhaite vivement que la politique des 3-D — diplomatie, défense et développement — soit mise en œuvre. Selon les rapports que nous recevons, l'aspect de l'aide et du développement ne peut pas encore être mise en œuvre à Kandahar. Le niveau de sécurité n'est pas suffisant pour assurer la protection des gens qui travaillent dans la région.

Quand pensez-vous que le niveau de sécurité sera suffisant? Premièrement, pouvez-vous confirmer que le niveau sécurité insuffisant les empêche de fonctionner comme ils devraient? Deuxièmement, quand pensez-vous que le niveau de sécurité sera suffisant pour leur permettre de travailler correctement?

Gén Hillier : Premièrement, je peux confirmer le contraire de votre premier point. Nous fonctionnons, mais en considérant la défense, le développement et la diplomatie comme un concept. En

ntless for us with a gradually building economy from the
ghghan government's perspective and a gradually
professionalizing police force to conduct security operations
hout development at large being carried on in parallel. If we
not showing the population in Afghanistan, particularly in the
uth, that their lives will be changed in a positive sense by all this
opening, we will conduct security operations until the cows
ne home and, when we leave, nothing will have changed.
velopment must occur while the security operations and the
ence part are carrying on, and diplomatically we have to shape
government of the Afghanistan people from Kabul, the
ional government, and the ability of the governors at the
ovincial level to effectively for good govern their provinces and
population.

You ask why they cannot do that. First, the public service in
Afghanistan does not exist. It is either dead or living in the West
er 25 years of brutality. All the things we in Canada have built
er 50 years — and some things in the acquisition process I wish
had not built — they are trying to build in three to five years.

Conceptually, defence, development and diplomacy are
functioning there. It functions well in some cases, perhaps not
quickly in others. From Canada's perspective, we have been
working superbly with the Canadian International Development
Agency, or CIDA, the Department of Foreign Affairs, the Royal
Canadian Mounted Police, somewhat with Correctional Services
Canada which supports CIDA in certain ways, our security forces
and Canadian Forces on the ground, to provide sufficient security
allow a group of communities in and around Kandahar to seize
to a confidence and governance initiative launched by Foreign
Affairs Canada and CIDA together, to allow them to take
ownership of their tiny region — I believe it is seven or eight
communities — and say, "Here is what we want developed. We
will take ownership of it." As a result of that, if anybody shows up
to try to destroy it, we will be, first, in their face, and second, right
with you letting you know this has occurred. Those initiatives
have started in a significant way in southern Afghanistan.

We have not been there in the past years and it has taken us a
while to catch up. Two to four years of that kind of development
have been missed in the south.

There are some bright spots. Yes, we have had negative things
occur where money has been moved elsewhere because the
security situation was unpredictable. We have had other countries
come in and approach us, approach Canada and our missions —
CIDA and Foreign Affairs together — and say that they
would like to blister on to us. They are willing to bring a pipeline
there that will shovel millions of dollars in the short term and do
wells in communities. You cannot overemphasize the importance
of clean water in a community that has never had it, and to put in
some roads, rebuild and start up schools, and deliver basic
preventive medical care that has never existed previously.

ce qui nous concerne, une économie bâtie progressivement, du
point de vue du gouvernement afghan, et une professionnalisation
progressive de la police pour mener des opérations de sécurité
sont inutiles sans un développement général simultané. Si nous ne
montrons pas aux populations de l'Afghanistan, particulièrement
celles du Sud, que tous ces changements amélioreront leur
situation, nous ne verrons pas la fin des opérations de sécurité
et, lorsque nous partirons, rien n'aura changé. Il faut développer
le pays pendant la poursuite des opérations de sécurité et de
défense. Au plan diplomatique, nous devons former le
gouvernement du peuple de l'Afghanistan de Kaboul, le
gouvernement national et les gouverneurs au niveau provincial
de façon à ce qu'ils puissent bien gouverner leur province et la
population.

Vous vous demandez pourquoi ne le font-ils pas.
Premièrement, la fonction publique n'existe pas en Afghanistan.
Les fonctionnaires sont soit morts soit exilés en Occident après
vingt-cinq ans d'un régime brutal. Les Afghans essaient de
construire en trois ou cinq ans ce que nous avons fait en cinquante
ans — et je ne suis pas satisfait de certaines choses que nous avons
acquises.

En théorie, la défense, développement et la diplomatie
fonctionnent, bien dans certains cas, peut-être pas aussi bien
dans d'autres cas. D'un point de vue canadien, nous avons un
travail remarquable avec l'Agence canadienne de développement
international (ACDI), le ministère des Affaires étrangères, la
Gendarmerie royale du Canada quelquefois avec le Service
correctionnel du Canada, qui apporte une certaine aide à
l'ACDI, nos forces de sécurité et les Forces canadiennes sur le
terrain pour assurer un niveau de sécurité suffisant permettant à
un groupe de collectivités — je crois qu'elles sont sept ou huit —
avoisinantes de Kandahar de profiter d'une initiative de confiance
et de gouvernance du ministère des Affaires étrangères du Canada
et l'ACDI afin de pouvoir administrer leur minuscule région et
dire : « Nous voulons développer cette région et nous allons nous-
mêmes l'administrer. » Et donc, si quelqu'un a l'intention de la
détruire, d'abord, nous les affronterons, puis, nous serons à vos
côtés pour vous dire ce qui s'est passé. Ce type d'initiatives est
déjà bien amorcé au sud de l'Afghanistan.

Nous étions absents de ce pays durant ces dernières années et il
nous a fallu du temps pour attraper le retard. Entre deux et quatre
années de ce type de développement auraient pu se faire dans la
région sud.

Il y a quelques points positifs. Oui, nous avons eu des choses
négatives lorsque l'argent a été envoyé ailleurs en raison du
manque de sécurité. D'autres pays nous ont approché, ont
approché le Canada et nos missions — nous, l'ACDI et le
ministère des Affaires étrangères — pour faire cause commune. Ils
sont prêts à donner des millions de dollars à court terme pour
creuser des puits dans les collectivités, on ne saurait assez souligné
l'importance de l'eau propre pour une collectivité qui n'en a
jamais eue, pour construire des routes, reconstruire et ouvrir des
écoles et fournir les soins médicaux préventifs de base dans des
endroits où il n'y en a jamais eu.

There are bright spots. Is it good enough? Never. However, there are significant bright spots and we are learning as we go, along with the Canadian partners of that three-D concept.

The Chairman: I am encouraged to hear you say that, but the committee is not getting what we consider to be satisfactory answers in terms of what CIDA has to say. The figures we see coming from CIDA are low. We have the impression that it will require a more secure situation before they can move forward with the sort of development they have funding for.

We are concerned because if we see a situation where the development is not coming along, then the troops will be seen as occupiers rather than liberators.

Gen. Hillier: We have seen that situation where the development was not coming along. When we first moved to the south last year, we started to see the results since 9/11 and what the early actions against the Taliban had led to. We saw a bit of a void and vacuum. We are changing that. I have facts and figures at the tip of my tongue, but I do not have CIDA's annual expenditures. Around \$100 million a year has been allocated. However, that figure is a relatively small percentage of what will be required to help the provinces in the south rebuild.

As part of this three-D concept, we are tapping into and working to support all the other international and non-governmental organizations in the south with us that have huge bucks. USAID, the United States Agency for International Development, is there with significant dollars. We have a great working relationship with them. USAID has one permanent representative right in our provincial reconstruction team who acts as that pipeline outlet for the monies to flow to get various jobs done. U.K. DFIT works in the south with us. We work with a variety of countries and international organizations that bring huge amounts of money to commence that development.

In recent weeks, you have perhaps heard of Operation Mountain Thrust which has been launched. For the first time that we have seen complements of a huge amount of work by many people, but particular Brigadier-General David Fraser and Lieutenant-Colonel Ian Hope representing us in the south and doing that command, we have coupled the actions necessary to confront the Taliban and support Afghan national army units and soldiers who had a chance to meet a couple of weeks ago on those operations and their police in actions against the Taliban. For the first time we have coupled them with a huge developmental process that flows behind us into those areas. As we are going in and doing those direct actions against the Taliban, with our Afghan partners and in support of them, there are wells being dug, roads being built and the occasional school being rebuilt and opened. That flow is picking up. The amount of money being dedicated to that for this short period of time is significant.

There are some bright spots. It is not perfect or without significant risk because the entire operation is complex and dangerous.

Il y a des points positifs. Est-ce suffisant? Pas du tout. Cependant, il y a d'importants points positifs et au fur et à mesure nos partenaires canadiens et nous en apprenons plus sur le concept des 3-D.

Le président : Je suis encouragé de vous l'entendre dire, mais le comité ne considère pas que les réponses fournies par l'ACDI soient satisfaisantes. Les chiffres présentés par l'ACDI sont bas. Nous avons l'impression que le niveau de sécurité doit s'améliorer avant qu'ils puissent faire des progrès dans la voie du développement pour lequel ils sont financés.

Nous sommes préoccupés, car si nous ne constatons pas de développement, les troupes seront perçues comme des occupants et non comme des libérateurs.

Gén Hillier : Nous avons connu une situation où il n'y avait pas de développement. À notre arrivée l'année dernière dans la région sud, nous avons commencé à constater les résultats depuis le 9 septembre et les résultats des premières actions menées contre les talibans. Nous avons vu qu'il avait un peu de vide. Nous sommes en train d'y remédier. J'ai des faits et des chiffres sur le bout des lèvres, mais je n'ai pas les dépenses annuelles de l'ACDI. Environ 100 millions de dollars ont été affectés annuellement. Cependant, ce montant est un pourcentage relativement petit de ce qui sera nécessaire pour aider à reconstruire des provinces du sud.

Dans le cadre du concept des 3-D, nous œuvrons pour soutenir toutes organisations internationales et non-gouvernementales dans le sud qui disposent de beaucoup d'argent comme l'USAID, l'Agence américaine pour le développement international. Nos relations de travail sont excellentes. L'USAID a un représentant permanent au sein de notre équipe de reconstruction provinciale; il est chargé de répartir les fonds pour les divers projets. L'U.K. DFIT travaille avec nous dans le sud. Nous collaborons avec divers pays et diverses organisations internationales qui accordent des fonds considérables pour le développement.

Au cours des dernières semaines, vous avez peut-être entendu parler de l'opération Mountain Thrust qui a été lancée. Nous avons assisté pour la première fois à une incroyable collaboration de la part de plusieurs personnes, mais surtout du brigadier général David Fraser et du lieutenant colonel Ian Hope qui nous représentent dans le sud et qui sont au commandement, nous avons menés des opérations conjointes nécessaires pour affronter les talibans et aider les unités et les soldats de l'armée nationale afghane dans ces opérations et leur police dans des actions contre les talibans. Pour la première fois, nous les avons liés à un énorme processus d'élaboration qui nous suit dans ces régions. Pendant que nous menons ces actions directes contre les talibans, avec nos partenaires afghans et en leur apportant notre soutien, des puits creusaient, des routes sont construites et des écoles sont reconstruites et ouvertes. Cette situation se normalise. Des sommes importantes sont consacrées à ce type d'effort pendant cette courte période.

Il y a quelques points positifs. La situation n'est pas parfaite et comporte de gros risques, car dans son ensemble l'opération est complexe et dangereuse.

Senator Banks: I will selfishly tell you that I am glad to hear that your short-term prospect of transfer to the Afghan national army, or ANA, for security is a couple of years out. We are planning on travelling to Afghanistan this September and we would rather be protected by your guys than by anyone else, with all respect.

Gen. Hillier: The ANA have a recruiting challenge. You might be very welcome there indeed if you stay outside the wire.

Senator Banks: You have talked before, as you have this time, too, about transformation of the Canadian Forces. You have already alluded to that in some ways. Would you please tell the committee the ways in which you have succeeded in changing the Canadian Forces, how those changes will make the forces more effective and how they will work to the benefit of Canadians?

Gen. Hillier: Last year, we started with the CDS principles for transformation to guide the men and women in uniform in what we do as we transform the Canadian Forces. In just using those principles as a guide, we have had success in some areas, although not always as anticipated in each area. In some areas it has been more, while in others less.

The first principle was a focus on the Canadian Forces. Yes, be proud that you are a sailor, an airman, airwoman or a soldier, but not to the extent of being stupid so that you regard the navy, if you are a soldier, as more of an enemy than you regard the Taliban. We have been at such loggerheads in the past. Our focus has been on how we will best work together to give the maximum effect for any given investment in a mission and to give the greatest visibility and profile to Canada. The men and women in uniform have taken that up.

When I was in Afghanistan in March, I went up to the Gumbad platoon house and spent about 24 hours. This is a very *beau geste* mud fort up in the mountains where the temperature is 45 degrees during the day, although it felt like minus 45 degrees at night, although obviously it was not. I sat around on a little wall with a bunch of young soldiers who were there. First, they complained about everything, which soldiers, sailors, airmen and airwomen are wont to do. One kid would say, "Sir, these are the worst boots I have ever had on in my life," and the next kid to him would say, "Sir, these are the best boots I have ever had on in my life." In that way, I got the balance.

Four of those young soldiers out of about 20 at separate times asked me the question: "Sir, you have to get us going in the right direction," and that is how they prefaced it. We are focused on being Canadian first, wearing the Maple Leaf and working together for maximum effect. They would say to me, "How are you going to ensure that continues past your term as Chief of the Defence Staff?" I said to myself, when I have the youngest soldier in the Canadian Forces in the middle of an operational theatre asking me that question in Taliban country, I knew we were starting to make headway. That thought process alone is worth more than its weight in gold. We saw the implications of it during Katrina, when we had the navy, the air force and the army come together seamlessly under one commander in a short period of

Le sénateur Banks : Je suis heureux d'entendre que l'armée nationale afghane sera chargée de la sécurité dans deux ou trois ans, car nous projetons d'aller en Afghanistan au mois de septembre et nous préfererions être protégés par vous plutôt que par d'autres groupes, sans vouloir leur manquer de respect.

Gén Hillier : L'armée nationale afghane a un problème de recrutement. Vous serez vraiment bien accueillis là-bas si vous restez à l'extérieur des barbelés.

Le sénateur Banks : Vous avez mentionné avant, et aussi cette fois-ci, la transformation des Forces canadiennes. Vous y avez déjà fait allusion d'une certaine façon. Pourriez-vous dire comment vous avez réussi à changer les Forces canadiennes, de quelle façon ces changements amélioreront l'efficacité des forces et comment les citoyens canadiens en profiteront?

Gén Hillier : L'année dernière, nous avons utilisé les principes de transformation du CEMD pour guider les hommes et les femmes qui portent l'uniforme dans le processus de transformation des Forces canadiennes. L'utilisation de ces principes comme guide a connu un certain succès dans certains endroits et pas trop dans d'autres.

Le premier principe vise à mettre l'accent sur les Forces canadiennes. La fierté d'être un marin, un aviateur ou un soldat, mais pas au point d'être stupide pour que les soldats de l'armée de terre en viennent à considérer les marins comme des ennemis pires que les talibans. Il y a eu beaucoup de différents par le passé. Nous avons cherché le meilleur moyen de travailler ensemble en vue d'obtenir le plus de l'investissement effectué pour une mission et de donner une plus grande visibilité et un meilleur profil au Canada. Les hommes et les femmes qui portent l'uniforme s'y sont engagés.

Quand j'étais en Afghanistan en mars, j'ai passé environ 24 heures avec le peloton de Gumbad. Ce fort de terre digne du film « *Beau geste* » est situé dans les montagnes où il fait 45 degrés le jour, et on croirait qu'il fait moins 45 degrés la nuit, même si ce n'est pas le cas. Je me suis assis près d'un muret avec un groupe de jeunes soldats. D'abord, ils ont commencé par se plaindre, ce qui est l'apanage de tous les soldats, marins et aviateurs. L'un d'eux me dirait : « Monsieur, je n'ai jamais porté d'aussi mauvaises bottes ». Un autre dirait : « Monsieur, je n'ai jamais porté de si bonnes bottes ». Ainsi, j'ai entendu le pour et le contre.

Quatre de ces jeunes soldats âgés d'environ 20 ans m'ont dit chacun de leur côté : « Monsieur, vous devez nous diriger dans la bonne voie ». Nous voulons être d'abord des Canadiens, porter la feuille d'érable et travailler ensemble pour obtenir les meilleurs résultats. Ils m'ont dit : « Comment allez-vous être sûr que cela continuera quand vous ne serez plus le chef d'état-major de la Défense? » Je me suis dit que si le plus jeune soldat des Forces canadiennes me posait cette question en plein théâtre d'opérations au pays des talibans, nous étions sur la bonne voie. Cette réflexion vaut à elle seule son pesant d'or. Nous en avons vus les résultats pendant Katrina, quand durant une fin de semaine, la marine, la Force aérienne et l'armée ont été sous le même commandement sans qu'il y ait de problème. Nous avons mobilisé 1 200 hommes

time over a long weekend. We packaged 1,200 men and women with an enormous amount of capability and headed them off through a tropical storm to help friends and allies to the south who were in desperate need of help.

We have a command-centric approach. Last July, I said that we were not the public service of Canada in uniform. I used words like scoundrels, scallywags and perhaps another S-word. Many of us in uniform felt that operations primacy had been slipping out of the forefront of our vision all the time. Much of what we were focused on and around the Canadian Forces, and much of what we were doing on a daily basis, could not tie a direct line to our raison d'être which is to successfully conduct operations on behalf of Canada.

We have set up a command structure focused on Canada that has immeasurably increased our capacity to respond when Canadians might need the help that only the Canadian Forces can provide. We can respond effectively and with the right capabilities with that help. We do not have them all yet but we have made progress there.

We have set up the international command. That has brought to the mission in Afghanistan, but also to other small missions, effective command, shaping of the environments in which we work in a whole variety of ways and development. This returns to Senator Kenny's point on 3-D. We now have development of a whole government team to support that mission, something which we never had in the past. We now have a planning ability to look further out than who is next to go on that mission. We try to shape how we deliver that and consider what capabilities we want there.

We have used the headquarters with that operational focus to deliver about a third of a billion dollars, possibly more, in equipment to those men and women who went into that high-risk mission in Afghanistan. I do not believe we would have been successful without that focus of ops primacy.

I have spoken to the command-centric part. I said here before that I am a greedy Chief of the Defence Staff. I want to be able to explain to subordinate commanders and all the way down, "Here is what we are trying to achieve." It is not a question of how to do it. We have invested a great deal in selecting, educating and training these young people over years. I now want a return on that investment. We have started to see the results of that across the Canadian Forces.

I can go on for two hours on things we have done. I would then underscore that by saying we have merely scratched the surface.

Senator Banks: When you first talked about that today, you compared the integrated command nature of the forces now — army working with the navy for instance — with the fact that, prior to that, our air force could work best with the Royal Air Force, the U.S. Air Force and the same with the navy. However,

et femmes avec des moyens énormes et les avons envoyés dans une zone de tempête tropicale pour secourir et aider des amis et des alliés qui avaient désespérément besoin d'aide.

L'armée est commandée depuis le centre. En juillet dernier, j'ai déclaré que nous n'étions pas des fonctionnaires en uniforme. J'ai utilisé des mots tels que fripouilles, crapules et peut-être d'autres mots. Un grand nombre d'entre nous qui portons l'uniforme jugent que l'objectif premier de la mission s'est estompé peu à peu. Une grande partie de ce qui importait en ce qui concerne les Forces canadiennes et une grande partie de ce que nous faisons chaque jour ne pouvaient pas être reliés directement à notre raison d'être qui est de mener avec succès des opérations au nom du Canada.

Nous avons établi une structure de commandement axée sur le Canada et qui a infiniment accru notre capacité d'intervention dans le cas où des citoyens canadiens auraient besoin d'une aide que seules les Forces canadiennes peuvent apporter. Nous pouvons intervenir efficacement et avec les moyens nécessaires. Nous ne disposons pas encore de tous les moyens, mais nous sommes sur la bonne voie.

Nous avons mis en place le commandement international qui a permis d'apporter à la mission d'Afghanistan, mais aussi à d'autres petites missions, un commandement efficace, une amélioration des environnements dans lesquels nous travaillons et ce de plusieurs façons et grâce à des développements variés. Cela nous ramène aux propos du sénateur Kenny sur les 3-D. Nous avons aujourd'hui, contrairement au passé, toute une équipe gouvernementale en soutien à cette mission. Nous pouvons maintenant sélectionner les contingents qui participeront à cette mission. Nous essayons d'organiser cela est de déterminer les moyens que nous voulons avoir là-bas.

Nous avons utilisé le quartier général et cette orientation opérationnelle pour fournir une valeur de près d'un tiers d'un milliard de dollars, peut-être plus, en matériel aux hommes et aux femmes qui participent à cette mission très risquée en Afghanistan. Je ne crois pas que nous y serions arrivés si nous n'avions pas accordé la priorité aux opérations.

J'ai parlé du commandement depuis le centre. J'avais déclaré ici même que j'étais un chef d'état-major de la défense exigeant. Je veux pouvoir expliquer nos objectifs à tous les niveaux subalternes. Il ne s'agit pas de la façon de les réaliser. Nous avons, au cours des ans, fait de gros investissements au plan de la sélection, de la formation et de l'entraînement de ces jeunes gens, je veux en voir les bénéfices. Nous avons commencé à voir des résultats dans l'ensemble des Forces canadiennes.

Je pourrais parler pendant deux heures de nos réalisations, mais j'ajouterais qu'ils ne constituent que la partie émergée de l'iceberg.

Le sénateur Banks : Quand vous en avez parlé pour la première fois aujourd'hui, vous avez comparé l'aspect actuel du commandement intégré des Forces — par exemple, la collaboration entre l'armée et la marine — avec le fait, qu'avant cela, notre Force aérienne pouvait mieux collaborer avec la Royal

that interoperability among our allies and ourselves is still important. Has any of the integration happened at the expense of interoperability?

Gen. Hillier: Not at all. We have given a new focus to those countries with similar values, interest and armed forces, at least in terms of how we do business, and we have said, "Here is how we want to focus our efforts."

For example, we are developing a significant relationship with a country we have not had a relationship with militarily. I am talking about the Netherlands. As the division commander in Bosnia, I had the great fortune to have Dutch battle groups, Dutch officers and soldiers on command. A Dutch division commander replaced me and he had Canadians under his command. We had the beginnings of that but now we are working significantly with the Netherlands armed forces in Afghanistan.

Senator Banks: Are their terms of engagement about the same as ours so that we can work together?

Gen. Hillier: Yes, they are. We will be able to work together. All of our terms of engagement have been shaped by NATO. As you know, part of the reason for us going in there this year was to help set conditions so that NATO could expand into the area.

We are developing a relationship with the Dutch armed forces. It will enable both our countries to be more effective in places where we choose to commit when we work together or, perhaps, even shape places where we can work together more effectively to get the right effect when we are there.

The Dutch chief of defence staff was here two weeks ago. He spent two days with us. We gave him a frank and complete download on lessons we had learned in operations and our transformation and training piece for Afghanistan. He went to Petawawa to see the training and preparation of the next contingent out and came back in awe of the steps we had taken. He is sending a detailed reconnaissance team over here to extract something from that. He has come back with some proposals to do some things together that will make both our lives more effective and perhaps even safer in Afghanistan itself.

It is not at the expense of interoperability. We must ensure we focus it on those countries and military forces with whom we will most probably work in tight constraints.

Senator Banks: What is the date on which NATO will take over? Will that mark the end of the U.S. Operation Enduring Freedom? Will it also mark the end of the Canadian Forces serving under other commands as opposed to NATO commands?

Gen. Hillier: NATO has said it will do the stage three expansion, which means taking over the southern five provinces of Afghanistan in which we are now working this summer. We expect in all likelihood that by August 31 of this year, by the end of summer at least, that NATO will be running the southern provinces.

Air Force, la U.S. Air Force et c'est tout aussi vrai pour la marine. Cependant, cette interopérabilité des forces de l'Alliance demeure importante. Est-ce qu'une partie de l'intégration s'est faite aux dépens de l'interopérabilité?

Gén Hillier : Pas du tout. Nous avons donné nouvelle orientation aux pays dont les valeurs, les intérêts et les armées sont similaires, du moins au niveau de la gestion, et nous avons dit : « Voici comment nous voulons concentrer nos efforts. »

Par exemple, nous développons une coopération militaire importante avec un pays avec lequel nous n'en avons pas. Il s'agit des Pays-Bas. En tant que commandant de division en Bosnie, j'ai eu la chance de commander des unités de combat, des officiers et des soldats néerlandais. J'ai été remplacé par un commandant de division néerlandais et il a eu des Canadiens sous son commandement. Nous avons commencé à faire cela, mais aujourd'hui notre collaboration avec l'armée des Pays-Bas en Afghanistan est plus étroite.

Le sénateur Banks : Suivons-nous les mêmes règles d'engagement, pour pouvoir collaborer?

Gén Hillier : Oui. Nous pourrions travailler ensemble. Toutes nos règles d'engagement ont été élaborées par l'OTAN. Comme vous le savez, l'une des raisons pour laquelle nous sommes là-bas cette année est de préparer le terrain pour l'OTAN.

Nous développons une coopération avec l'armée néerlandaise afin que les deux pays puissent être efficaces dans les endroits où nous déciderons d'intervenir ensemble ou peut-être même organiser les zones où nous pouvons travailler ensemble plus efficacement et obtenir les résultats escomptés quand nous serons sur place.

Le chef de l'état-major de la défense des Pays-Bas était ici il y a deux semaines. Il a passé deux jours avec nous. Nous lui avons fait part des leçons que nous avons tirées de nos opérations, de notre transformation et de l'entraînement pour l'Afghanistan. Il est allé à Petawawa assister à l'entraînement et à la préparation du prochain contingent qui sera envoyé et en revenant plein d'admiration. Il va envoyer une équipe de reconnaissance dans notre pays pour apprendre quelque chose de nos expériences. Il a proposé des choses que nous pourrions faire ensemble pour accroître notre efficacité et peut-être mieux protéger la vie de nos soldats en Afghanistan.

Elle ne se fait pas aux dépens de l'interopérabilité. Nous devons nous concentrer sur les armées et les pays avec lesquels nous avons des chances de travailler avec beaucoup de restrictions.

Le sénateur Banks : Quand est-ce que l'OTAN prendra le contrôle? Cela marquera-t-il la fin de l'opération américaine Enduring Freedom? Serait-ce aussi la fin du service des Forces canadiennes sous d'autres commandements que ceux de l'OTAN?

Gén Hillier : L'OTAN a dit qu'elle entamera la troisième phase, c'est-à-dire la prise de contrôle des cinq provinces du sud de l'Afghanistan où nous travaillons cet été. Nous nous attendons à ce que l'OTAN prenne le contrôle des provinces du Sud le 31 août de cette année, du moins à la fin de l'été.

I know the Supreme Allied Commander of Europe, whose responsibility it is to tell the North Atlantic Council that all the conditions have been met to do that, was in Kandahar last week and was visiting with Brigadier-General Fraser and Lieutenant-Colonel Hope who laid down in detail what the conditions and the context are there now. He is doing his assessment on that.

As I mentioned earlier, part of our rationale for commitment in this mission initially was to help NATO, of which we are a founding member, set conditions for success for what it said it would do. We believe that will occur this summer.

There is a remaining portion of the country, called "stage four" in NATO terms, which is the eastern part of Afghanistan, Jalalabad, and the area goes to Nangarhar province itself and borders on Pakistan, which by the end of this summer, will still remain under Operation Enduring Freedom. We will still do that and the intent in NATO headquarters is that the British commander there now commanding the International Security Assistance Force, or ISAF, will command ISAF stages one, two and three. The American two-star, who commands the forces in the east, will function as his deputy commander. You will have one guy who will command forces operationally for operational business in the NATO part, but he is an American who is also on the forces in the east.

The question is how quickly NATO moves to stage four. We think there is a good case to do that quickly. You do not want an artificial boundary. We want to make sure that the United States' forces that stay are enablers, so that the unmanned aerial vehicles, or UAVs, and other things are there for the use of the entire NATO force, not just constrained or constricted to that eastern portion. It just makes life much simpler when you can look at the country as one complete operation.

At the end of this, Operation Enduring Freedom will still exist in a much-changed mandate because they will conduct, I believe, a counter-terrorist fight where they go after those high-ranking terrorists who prosecute their operations worldwide or attempt to, whereas NATO is involved in a counter-insurgency where you are helping the government control its own territory from elements within the population that do not want that control to occur. I think Operation Enduring Freedom will occur, particularly with respect to training and building the Afghan national army. We will continue to have some people in Operation Enduring Freedom, including training teams in that mission. That team, for example, is made up of 15 men right now — I met them all — there are no women there. They are running the national training center for the Afghan national army, and they run every battalion that comes out of their training system through a training validation process for three weeks, so they get the chance to put their uniquely Canadian professional military stamp on those battalions. They are having a hell of a time doing it, plus they are having a great effect. I had a chance to talk to them and said, "If you think your mission is not important, the greatest need is more well-trained battalions and, therefore, effective in the south part of Afghanistan. The better you do your job, the easier it is for our

Je sais que le Commandant Suprême des Forces alliées en Europe qui est chargé de dire au Conseil de l'Atlantique Nord que toutes les conditions ont été réunies pour cela, était à Kandahar la semaine dernière et a rendu visite au brigadier-général Fraser et au lieutenant-colonel Hope qui ont décrit en détail les conditions et la situation actuelles en Afghanistan. Le Commandant Suprême est en train d'en faire l'évaluation.

Comme je l'ai dit tout à l'heure, au départ l'une des raisons de notre participation à cette mission était d'aider l'OTAN, dont nous sommes l'un des pays membres fondateurs, à réunir les conditions pour atteindre ses objectifs. Nous croyons que cela se concrétisera cet été.

Il reste une partie du pays que l'OTAN appelle « la phase quatre », il s'agit de la région est de l'Afghanistan, Jalalabad, qui s'étend à la province de Nangarhar et aux frontières avec le Pakistan et qui fera encore partie à la fin de l'été de l'opération Enduring Freedom. Nous continuerons cela, l'objectif du quartier général de l'OTAN est que le commandant britannique de la Force internationale d'assistance à la sécurité (FIAS) commandera les phases un, deux et trois de la FIAS. Un major-général américain qui commande les troupes dans l'est sera son adjoint. Un Américain qui est aussi attaché aux forces dans l'est commandera les opérations au niveau de l'OTAN.

La question est de savoir dans combien de temps l'OTAN entamera la phase quatre. Nous pensons qu'il est fort possible que ce soit fait rapidement. Nous ne voulons pas une frontière artificielle. Nous voulons nous assurer que les forces américaines qui resteront en Afghanistan soient un catalyseur, afin que les véhicules aériens télépilotes et d'autres équipements puissent être utilisés par toutes les forces de l'OTAN, pas seulement dans la partie est. Il est beaucoup plus simple que l'opération couvre l'ensemble du pays.

Puis, l'opération Enduring Freedom se poursuivra sous un mandat très différent, car ils se battront, je crois, contre les terroristes notoires qui opèrent ou essaient d'opérer dans le monde entier alors que l'OTAN lutte contre une insurrection et aide le gouvernement à contrôler son propre territoire contre des éléments de la population qui s'opposent à ce contrôle. Je crois que l'opération Enduring Freedom se poursuivra, surtout au niveau de l'entraînement et de la création de l'armée nationale afghane. Nous continuerons à avoir du personnel dans l'opération Enduring Freedom, y compris des équipes de formation. Cette équipe, par exemple, se compose actuellement de 15 hommes — je les ai tous rencontrés — il n'y a pas de femme. Ils dirigent le centre national d'entraînement de l'armée nationale afghane et tous les bataillons qu'ils ont entraînés au moyen d'un processus d'entraînement et d'évaluation de trois semaines, ils ont donc l'occasion de faire passer à ces bataillons leur caractéristiques de militaires canadiens professionnels. C'est toute une expérience pour eux et en plus ils ont une grande influence. J'ai eu l'occasion de leur parler et je leur ai dit : « Si vous croyez que votre mission n'est pas importante, sachez que ce dont nous avons besoin le plus, ce sont des bataillons bien entraînés et qui seront efficaces dans la région sud de

soldiers down there to do the job. Your mission is paramount to that." People like that will still be with Operation Enduring Freedom.

Senator Day: Could you tell us where stage 2 is? I assume stage 1 is in Kabul.

Gen. Hillier: No, it is not. I guess you could call Kabul stage zero. I do not think we ever called it a stage.

NATO went through significant trials and tribulations of discussion to make a decision to expand the mission outside of Kabul. Stage one took the northeast part of the country, namely, Konduz and Baghlan and off towards Badakhshan. That was completed on December 15, 2003. I know that General Leslie was still in the house as deputy commander. When I took over command on February 9, 2004, we had stage one effectively under my command.

They did stage two that summer while I was commander. We did it on July 1. We orchestrated to do it on Canada Day. We took over stage two, which is the center and northwest part of the country, going from Mazar-e Sharif out to Iran.

Stage three was the five provinces in the south, and, finally, stage four is the eastern part from Jalalabad to Nangarhar province. NATO now owns two stages plus Kabul and, by the end of the summer, they will do stage three. We believe that will occur.

Senator Day: With respect to the two to four or five years' activity in which we have already been involved in Afghanistan in our capacity through NATO- and UN-sanctioned activity for a good number of years, this committee understands it takes several years to achieve results. We have worked for the last five years trying to help move things ahead with respect to the Canadian Armed Forces. We were very pleased in 2005 when the defence policy statement came out. We took satisfaction in that, and even more satisfaction in the work you have done since with respect to transformation.

You have talked quite a bit about the transformation and what has occurred since. One of your comments was the work that you had to do, the adjustments — I have forgotten the precise wording you used with respect to change of government. Two other terms have come forward since the change of government. One is the expression "Canada First" that we hear being used frequently. The other is our understanding that there is a new defence capability plan being developed.

With respect to those last two items, the "Canada First" and the ongoing defence capability plan, could you explain how that will impact on the overall planning, transformation and the defence policy statement that you felt your transformation flowed from?

l'Afghanistan. Le mieux vous faites votre travail, plus facile sera le travail des soldats, donc votre mission a une importance primordiale. » Des gens comme eux continueront à participer à l'opération Enduring Freedom.

Le sénateur Day : Pouvez-vous nous dire où en est la phase deux? Je suppose que Kaboul est la phase un.

Gén Hillier : Non, ce n'est pas Kaboul. J'imagine que Kaboul est la phase zéro. Je ne crois pas qu'il n'y ait jamais eu de phase pour Kaboul.

L'OTAN a eu toutes sortes de discussions difficiles avant de décider d'élargir la mission à l'extérieur de Kaboul. La phase un couvrait la partie nord-est du pays, c'est-à-dire Konduz, Baghlan et du côté de Badakhshan. Cette phase a été terminée le 15 décembre 2003. Je sais que le général Leslie occupait encore le poste de commandant adjoint. Lorsque j'ai pris le commandement le 9 février 2004, la phase un était sous mon commandement.

Ils ont entamé la face cet été alors que j'étais commandant. Nous nous sommes arrangés pour que ce soit le 1er juillet, la fête du Canada. Nous avons pris le contrôle de la phase deux, soit le centre et le nord-ouest du pays, une région qui s'étend de Mazar-e Sharif jusqu'en Iran.

La phase trois couvrait les cinq provinces au sud et, finalement, la phase quatre couvre la région est de Jalalabad à la province de Nangarhar. L'OTAN a pris aujourd'hui le contrôle de deux phases plus Kaboul et, à la fin de l'été, elle entamera la phase trois. Nous croyons que cela aura lieu.

Le sénateur Day : En ce qui concerne les deux à quatre ou cinq années de notre présence en Afghanistan sous le couvert de l'OTAN et de l'ONU, le comité comprend qu'il faut plusieurs années pour obtenir des résultats. Nous avons travaillé au cours des cinq dernières années pour que les choses progressent pour les Forces canadiennes. Nous étions très heureux en 2005 quand l'énoncé de la politique de défense a été fait. Cela nous a satisfaits et nous avons été encore plus satisfaits du travail que vous avez fait depuis dans le cadre de la transformation.

Vous avez beaucoup parlé de la transformation et de ce qui s'est passé depuis. L'un de vos commentaires portait sur le travail que vous avez dû faire, les ajustements — j'ai oublié le mot exact que vous avez utilisé pour le changement de gouvernement. Deux autres termes ont apparu depuis le changement de gouvernement. L'expression « le Canada d'abord » est un de ces termes que l'on entend souvent. L'autre, d'après ce que nous croyons comprendre, est un nouveau plan de capacité défensive en cours d'élaboration.

Pouvez-vous dire quelles seront les répercussions de ces deux points, « le Canada d'abord » et le plan de capacité défensive en cours, sur la planification en général, sur la transformation et sur l'énoncé de la politique de défense qui selon vous est à l'origine de votre transformation?

Gen. Hillier: On the “Canada First” perspective, for a period of time we have been using in uniform “Canada First” but not as a political slogan. I think it has been accurately said that I am not a politician.

We use “Canada First” both as a means of getting to that focus of CF focus versus army/navy focus. Let us focus on the fact that we are Canadians in uniform, so everything we do is designed to help our country and the 33 million Canadians who live here, have the best life, the best country and the best society that we believe exists now. We have used “Canada First” from that patriotic perspective.

We believe it flows naturally from the government’s use of the term. “Canada First” is designed from our perspective on our responsibility to protect Canadians, and our mission is to defend Canadian interests, protect Canadians and project Canadian values. I believe that fits in that you cannot defend only at home. You have to deploy internationally, help bring stability to places that are unstable; otherwise, that instability starts to come here to Canada. There is an international dimension to that “Canada First” policy.

There is a continental dimension to it in that we are part of an enormous continent, and that dimension has been shown with the recent renewal of the NORAD agreement on May 12. There is, in fact, a slight expansion of that agreement to say we are going to engage continentally in a greater way, perhaps, than we have done before. However, we also had to apply a greater emphasis, focus and precision on protecting Canadians where they live and work at home here in Canada. We think there is a tremendous synergy here because we had already been launched on some of those roles, the entire reason for treating Canada as an operational theatre, establishing Canada Command, sorting out our command and control system down to each joint region headquarters, and showing that we had the authorities to use all of our resources and then developing the capabilities and the responsiveness so we could actually do something when we responded to it. All of that fit perfectly with that.

Our government has clearly come in with significant initiatives, some of which are fixated on the domestic piece. Whether it’s upgrading the ability of the reserve component to be able to respond domestically, we are fully engaged in making that come through in a variety of ways, and working with our minister to deliver real effect for Canadians here at home, while also supporting that international dynamic and doing our business in Afghanistan that we are committed to and are doing so well. I will say from the heart that “Canada First” flows fantastically.

Regarding the development of the defence capability plan, you will recall back in the defence policy statement a line that said we will deliver a defence capability plan which takes this rather strategic document and says how we will implement it — in other words, what we will need in the way of command and control structure, infrastructure, training, equipping, expansion and

Gén Hillier : L’expression « le Canada d’abord » apparaissait depuis quelque temps sur les uniformes, mais pas comme slogan politique. Je crois que l’on a justement dit que je ne suis pas un politicien.

Nous utilisons l’expression « le Canada d’abord » pour mettre l’accent sur les FC plutôt que sur l’armée/la marine, pour souligner le fait que nous sommes des Canadiens en uniforme et tout ce que nous faisons vise à aider notre pays et les 33 millions de Canadiens et Canadiennes qui y vivent à avoir la meilleure vie possible, le meilleur pays possible et la meilleure société possible ce qui, à notre avis, est actuellement le cas. Nous avons utilisé l’expression « le Canada d’abord » de ce point de vue patriotique.

Nous croyons que cela découle naturellement de l’utilisation que fait le gouvernement de cette expression. De notre point de vue, « le Canada d’abord » vise notre responsabilité à protéger les citoyens canadiens, à défendre les intérêts canadiens, à protéger les valeurs du Canada. Je crois que cela veut dire aussi que l’on ne peut pas se défendre seulement dans notre pays. Il faut se déployer à l’étranger, et instaurer la stabilité dans les pays instables; sinon, cette instabilité finira par arriver au Canada. La politique du « Canada d’abord » a une dimension internationale.

Elle a une dimension continentale du fait que nous faisons partie d’un énorme continent; cette dimension a été démontrée le 12 mai avec le récent renouvellement de l’accord du NORAD. En fait, il y a un léger élargissement de cet accord qui dit que nous allons nous engager peut-être plus qu’avant dans le continent. Cependant, il a aussi fallu mettre en évidence la protection des Canadiens dans leurs lieux de résidence et de travail au pays. Nous estimons qu’il y a ici une synergie incroyable, car nous avons déjà assumé certains de ces rôles, la raison de considérer le Canada comme un théâtre d’opérations, l’établissement de Commandement Canada, la répartition de notre système de commande et de contrôle à chaque quartier général régional, le fait de montrer que nous avions l’autorité pour utiliser toutes nos ressources, puis de développer les capacités afin d’intervenir efficacement. Tout cela entre dans le même cadre.

Notre gouvernement a pris d’importantes initiatives, certaines visent des affaires intérieures. Qu’il s’agisse de l’amélioration de la capacité d’intervention de nos réserves à l’intérieur de nos frontières, nous nous engageons pleinement pour que ce soit fait de plusieurs façons, ou qu’il s’agisse de travailler avec notre ministre pour qu’il y ait une incidence réelle sur la vie des Canadiens au pays et en même temps soutenir cet effort international et remplir notre mission en Afghanistan; mission que nous menons à bien selon les engagements que nous avons pris. Je pense sincèrement que l’approche « le Canada d’abord » fonctionne à merveille.

En ce qui concerne l’élaboration du plan de capacité défensive, vous vous souviendrez d’une phrase de l’énoncé de la politique de la défense déclarant que nous fournirons un plan de capacité défensive qui tiendra compte de ce document plutôt stratégique et que nous expliquerons la façon dont nous ne le mettrons en œuvre — autrement dit, de dont nous aurons besoin au niveau de la

numbers of people.

We started on that work immediately at that time, while we were still developing and working with the Government of Canada to develop the defence policy strategy.

We were well advanced but the transition of government required us to step back. Therefore, we had to determine how to incorporate the new government's direction on initiatives and strategy based on its direction to us. We have been busy with that over the last months. By the fall, I hope to bring a developed defence capability plan to the minister that shows how we will transform the Canadian Forces and what it will require in command, control, infrastructure, equipment, education, training and people to meet the "Canada First" objective, which we believe is right.

Senator Day: Do I understand you to say that this is a primarily Canadian-Forces-driven exercise as opposed to a departmental-political document?

Gen. Hillier: We have a team that works well, beginning with the deputy minister. He and I have had a great relationship over the last 18 months. We have worked together on this because the Canadian Forces cannot do it alone. We can talk about the military capabilities but the department has to be fully involved in putting the pieces together to enable the capabilities. We do this to ensure that the department can do its part and that our part supports and enables it, when possible. It will be the deputy minister and I going forward.

Senator Moore: I want to follow up on Senator Day's questions. In the new defence capability plan versus the plan that you were working on, I expect there will be tough choices to make. We have seen the government back away from the proposed armed icebreakers and, I believe, the proposed deepwater port in Iqaluit. Will you be forced to cut your vision for the Canadian Forces? You mentioned in your opening remarks that your land and sea lift provide the spine for all that the forces does. I am concerned that this new defence capability plan might impact on your preferences and that cuts might have to be made to what you were hoping to achieve.

Gen. Hillier: The reality of life is that regardless of a defence capability plan, we will have to balance a whole number of demands that are huge against an investment that is significant but will never be enough. Whether we articulate that under the defence capability plan, that reality will face us.

We have all underestimated what this last decade and a half of benign neglect and darkness that I talked about has done to the Canadian Forces. We are not thinking five years out; that is not our mandate from the Canadian Forces strategic perspective. We are thinking 10 to 25 years. The investment required to ensure

structure de commandement et de contrôle, de l'infrastructure, de l'entraînement, de l'équipement, de l'augmentation des effectifs et du nombre de soldats.

Nous avons commencé immédiatement ce travail à l'époque alors que nous étions encore en train de collaborer avec le gouvernement du Canada pour développer la stratégie de la politique de la défense.

Nous étions très avancés, mais nous avons dû nous arrêter en raison du changement de gouvernement. Donc, nous devons déterminer la façon d'incorporer la nouvelle orientation du gouvernement en matière d'initiatives et de stratégies en fonction des directives qu'il nous a données. Cela nous a occupés ces derniers mois. J'espère pouvoir présenter au ministre avant l'automne un plan de capacité défensive élaborée qui indiquera la façon dont nous transformerons les Forces canadiennes et ce qui sera nécessaire au niveau du commandement, du contrôle, de l'infrastructure, de l'équipement, de la formation, de l'entraînement et des effectifs pour atteindre l'objectif « le Canada d'abord » tel que nous le concevons.

Le sénateur Day : Dois-je comprendre qu'il s'agit essentiellement d'un exercice des Forces canadiennes plutôt que d'un document politique du ministère?

Gén Hillier : Nous avons une équipe qui fonctionne bien, en commençant par le ce ministre avec lequel j'entretiens d'excellente relations depuis 18 mois. Nous avons travaillé ensemble sur cette question, car les Forces canadiennes ne peuvent pas la régler seules. Nous pouvons parler des capacités militaires, mais il faut que le ministère participe entièrement pour réunir les éléments nécessaires à l'essor des capacités. Nous procédons ainsi pour s'assurer que le ministère puisse accomplir sa tâche et nous lui apportons aide et soutien dans la mesure du possible. Le sous-ministre et moi irons de l'avant.

Le sénateur Moore : Je veux revenir sur la question posée par le sénateur Day. En comparant le nouveau plan de capacité défensive à celui sur lequel vous travaillez, je pense que des choix difficiles devront être faits. Le gouvernement est revenu sur la proposition des brise-glaces armés et, il me semble, sur le projet du port en eau profonde à Iqaluit. Serez-vous obligé de réduire vos projets de développement des Forces canadiennes? Vous avez dit, dans votre déclaration préliminaire, que le ravitaillement par terre et par mer était le pivot de toutes les actions des Forces. Je m'inquiète que ce nouveau plan de capacité défensive ait un effet sur vos préférences et qu'il faudra peut-être réduire vos projets.

Gén Hillier : Quel que soit le plan de capacité défensive, la réalité exige que nous tenions compte d'un grand nombre de demandes importantes au regard d'un investissement considérable, mais qui ne suffira jamais. Même si nous incluant cette notion dans le plan de capacité défensive, cette réalité sera toujours là.

Nous avons tous sous-estimés les répercussions qu'a eu le laisser-aller de ces 15 dernières années sur les Forces canadiennes. Nos prévisions ne portent pas sur cinq années; cela n'entre pas dans notre mandat du point de vue stratégique des Forces canadiennes. Nos prévisions portent sur les 10 à 25 prochaines

that we have a Canadian Forces that is capable of doing what Canadians will need it to do in the environment 15 and 25 years from now will be significant.

I cannot tell you now what those dynamics will be going forward. I am not trying to avoid your question. We simply do not have that level of detail yet. Without question, we will have to make tough calls and offer tough options to our political masters, the Government of Canada. It is always a question of whether we can cut capability, which we cannot. Perhaps you can say what is the probability of use and, if it is low, then you ask what the risk is if you do not have it. If the risk is very low, then maybe you can find capabilities that you want to cut.

We constantly depend on this committee to keep the money initiative moving forward. Can you balance the two? The third option is always there. You will have to shave and reallocate and move people from what are high-density low-demand specialties to low-density high-demand specialties, and move dollars that way. We are walking through it and by the fall I might be able to give precise answers. Will the investment required be significant? The work this committee has done has said that it will be absolutely huge.

Senator Moore: The NORAD mission has been expanded to include maritime efforts as well. Being from Nova Scotia, the whole eastern seaboard coast is of interest to me. Do you see in your thinking the possibility that the Victoria-class submarines might be mothballed? Might any of our Tribal class destroyers be laid up? Might there be an impact on our Aurora patrol aircraft fleet?

Gen. Hillier: Yes, to all of the above. It is simply a matter of when. Those Tribal class ships are already long in the tooth. Eventually, they will run out of efficiency and effectiveness for us. I am not at that level of detail yet. We have not considered those options in the *grosso modo* theme yet. We are now engaged in determining the options we could offer as tradeoffs. Eventually, we will get rid of the Aurora. Whether that is next year or 20 years from now is in question.

Senator Moore: I understand that as part of a phased replacement of equipment. I am thinking about it in terms of the impact this plan might have and the cuts you might have to make that you did not anticipate.

Gen. Hillier: I would not make the cuts. That is not my mandate or responsibility. Mine is to say what capability we have, what we need to do the missions that the Government of Canada has offered us and the options to reduce the gap. The government can then make the significant decisions beyond that. As I mentioned, we are not there yet and I would not try to answer because of that.

[Translation]

Senator Nolin: General Hillier, I was very touched by your kind words about Senator Forrestall, and I thank you for them.

années. L'investissement nécessaire pour assurer que les Forces canadiennes répondent aux demandes des citoyens canadiens dans 15 à 25 ans sera important.

Je ne peux pas vous dire ce que sera cette dynamique. Je n'essaie pas d'éviter de répondre à la question. Nous n'avons simplement pas ce genre de détails pour l'instant. C'est certain, nous allons devoir prendre des décisions difficiles et présenter des options difficiles à nos dirigeants politiques au gouvernement du Canada. Il s'agit toujours de savoir si nous pouvons réduire nos capacités, ce que nous ne pouvons pas faire. Vous pouvez peut-être demander ce que sera la probabilité d'utilisation et, si on vous répond qu'elle est faible, vous demanderez ce que sera le risque s'il n'y a pas de capacités. Si le risque est très bas, il est peut-être possible de déterminer des capacités que l'on veut réduire.

Nous dépendons toujours du comité pour les propositions de versement de fonds. Pouvons-nous assurer un équilibre entre les deux? Il y a toujours une troisième option. Il faudra faire des coupures et transférer le personnel de métiers spécialisés à faible demande à des métiers spécialisés à forte demande et acheminer les fonds en conséquence. Nous y travaillons. Je serais en mesure de vous donner des réponses précises avant l'automne. Est-ce que l'investissement nécessaire sera important? Selon les travaux du comité, l'investissement sera considérable.

Le sénateur Moore : Le mandat du NORAD a été élargi à la marine. Étant originaire de la Nouvelle-Écosse, tout ce qui touche la côte est m'intéresse. Pensez-vous que les sous-marins de classe Victoria vont être mis au rancart? Est-ce que certains destroyers de classe tribale vont être mis hors service? Y aura-t-il des répercussions sur la flotte des patrouilleurs Aurora?

Gén Hillier : Je réponds oui aux trois questions. Le tout est de savoir quand. Les navires de classe tribale auraient dû être remplacés depuis longtemps. Tôt ou tard, ils ne seront plus efficaces. Je n'ai pas encore des détails à ce sujet. Nous n'avons pas encore étudié ces options. Nous sommes en train de déterminer les options que nous pourrions offrir en échange. Les patrouilleurs Aurora seront éventuellement mis hors service. La question est de savoir si ce sera l'année prochaine ou dans 20 ans.

Le sénateur Moore : Je crois comprendre que cela fait partie d'un remplacement progressif de l'équipement. Je me demande quel sera l'effet de ce plan et des coupures que vous pourriez faire.

Gén Hillier : Je ne ferai pas les coupures. Cela n'entre pas dans le cadre de mon mandat ou de mes responsabilités. Ma responsabilité est de donner des informations sur nos capacités, ce qui est nécessaire pour remplir les missions dont nous charge le gouvernement du Canada et les options pour réduire l'écart. Le gouvernement peut ensuite prendre des décisions importantes. Comme je l'ai mentionné, nous n'y sommes pas encore et je n'essaierai pas de répondre à cette question.

[Français]

Le sénateur Nolin : Général Hillier, vos bons mots à l'égard du sénateur Forrestall m'ont beaucoup touché. Je vous en remercie.

First, I should like to get back to the question put to you by my colleague, Senator Banks, regarding the international interoperability. As you know, towards the end of next November, the NATO Chiefs of State will meet in Riga, and the major theme of that meeting will be NATO transformation. Obviously, interoperability will be the focus of those discussions.

As Chief of Defence Staff of our Canadian armed forces, what are your expectations as the result of that meeting of the heads of state of the 26 nations which constitute NATO? I could have asked you what you have recommended to the Prime Minister to say but I prefer to ask you the question directly. Therefore what do you expect to come out of that meeting? It is a first.

[English]

Gen. Hillier: As the Chief of the Defence Staff and as a soldier representing Canadian soldiers and sailors, airmen and airwomen, what I would love to see from such a summit is a commitment by NATO to true and radical transformation. The Secretary-General of NATO, who was visiting last week is frustrated — at least that was my assessment — by his inability to move things rapidly enough, far enough and not always in the right direction. We have seen too much of a legacy in the institution from the Cold War era and an inability to shape truly to be effective in the kind of operating environment that I described we are transforming to get to.

I have not yet had discussions with the Prime Minister on what we would like to see come out of the summit and it is still a ways off. NATO Headquarters and Foreign Affairs are still shaping a way ahead for that summit. I would like to see a commitment by 26 nations to a real transformation from a command structure, from the capabilities that are needed for the operating environment in which NATO finds itself now. NATO says that the operation in Afghanistan is its number one priority and, clearly, that is true. The capabilities to conduct that mission do not necessarily all exist within the alliance in the ways they should. A true commitment to transformation would be a powerful thing to get out of that. We would like reaffirmation that the Secretary-General's efforts will be pushed and supported by the nations and not have one nation walk out the door at the end, refusing to provide consensus, as that would mean shutting down a headquarters which is redundant but happens to be in that country, therefore causing the loss of a few jobs.

I have been highly critical of NATO, just as I have been highly critical of our own organizations and myself for my inability to get certain things done. However, I believe that, perhaps more than any of the 26 countries engaged, we need that institution. If it is not working right, our efforts must be solid and energetic to ensure that it does.

I articulated that when the minister and I sat down with the Secretary-General last week. It was an opportunity to reaffirm that that institution is the go-to organization for us in conducting business internationally. We need to make it stronger and help it

Premièrement, je voudrais vous relancer sur la question que mon collègue, le sénateur Banks, vous a posée à propos de l'interopérabilité internationale. Vous savez qu'à la fin du mois de novembre prochain, les chefs d'État de l'Alliance atlantique se réuniront à Riga, et que le thème majeur de cette rencontre sera la transformation de l'OTAN. Il n'y a pas de doute que l'interopérabilité sera au coeur de ces discussions.

En tant que chef d'état-major des Forces armées canadiennes, à quoi vous attendez-vous de cette réunion des chefs d'État des 26 nations qui composent l'Atlantique Nord? J'aurais pu vous demander ce que vous avez recommandé au premier ministre de dire, mais je préfère vous poser la question directement. Alors qu'attendez-vous de cette réunion? C'est une primeur.

[Traduction]

Gén Hillier : En tant que chef de l'état-major de la Défense et en tant que militaire représentant les soldats, les marins, les aviateurs et les aviatrices du Canada, j'aimerais voir au sommet un engagement de l'OTAN pour une transformation réelle et radicale. Le secrétaire général de l'OTAN qui était en visite la semaine dernière est frustré — c'est du moins mon sentiment — par son incapacité à faire avancer les choses rapidement, assez loin et pas toujours dans la bonne direction. Nous constatons qu'il y a un trop grand héritage de la guerre froide au sein de l'institution et une incapacité d'adaptation réelle pour être efficace dans le genre d'environnement opérationnel que nous transformons pour s'y rendre.

Je n'ai pas dit au premier ministre ce que j'aimerais voir aboutir du sommet qui est encore loin. Le quartier général de l'OTAN et le ministère des Affaires étrangères cherchent encore une manière de procéder à ce sommet. J'aimerais que les 26 pays s'engagent à transformer réellement la structure de commandement, les capacités nécessaires dans les théâtres d'opérations où l'OTAN s'est engagée. L'OTAN a dit que l'opération en Afghanistan est sa première priorité et c'est évident. Les capacités pour remplir cette mission n'existent peut-être pas toutes au sein de l'Alliance de la façon dont on devrait s'y attendre. Il serait important que se dégage du sommet un vrai engagement pour la transformation. Nous voudrions une réaffirmation du soutien des 26 pays aux efforts du secrétaire général et qu'aucun pays ne se rétracte à la fin, car cela empêcherait un consensus et signifierait la fermeture d'un quartier général qui est redondant mais qui se trouve être dans ce pays, cela causerait la perte de quelques emplois.

J'ai été très critique de l'OTAN tout comme j'ai été très critique de nos propres organisations, de moi-même pour mon incapacité à mener à bien certaines choses. Cependant, je crois que nous avons plus besoin de cette institution que n'importe lequel des 26 pays membres. Si l'organisation ne donne pas les résultats escomptés, nous devons nous efforcer qu'elle le fasse.

J'ai mentionné cela quand le ministre et moi avons rencontré le secrétaire général la semaine dernière. Ce fut l'occasion de réaffirmer que pour nous, c'est vers cette organisation que nous nous dirigeons pour la conduite des affaires internationales. Nous

to transform. We have been engaged in that over the past years in a way equal to every other nation, if not more than most.

[Translation]

Senator Nolin: My second question deals with your mission in Afghanistan. Your enthusiasm is contagious and I think you have definitively communicated that feeling of excitement to the people under your command.

On the other hand, some of my colleagues have visited Canadian bases and it is hard not to think of the parents, the families of our soldiers who are more or less excited by the mission. They are rather fearful. What can you say to these parents who have to be for you a major source of concern? You hire their children, their wives, their brothers and their sisters. It might be important to use our services to send them a message, attempting to communicate to them the sympathy and excitement that you manage to bring to your troops.

Gen. Hillier: We are always thinking of the families and this is the most fundamental change in the Canadian Forces. We are always thinking about it here in Canada and in foreign military action. In our missions around the world, support to the families is always a concern.

[English]

The commander in Petawawa said that soldiers are excited, families are scared. I understand how those families feel. It is completely normal and expected. They must understand that they are not alone in this, although sometimes families feel they are. They are perhaps a little afraid or nervous about articulating that.

Of 37 military contingents from 37 countries in Afghanistan, our young men and women are the best trained, they have the best structure, the best leadership and the best equipment to do the job we ask them to do. Our contingent is the envy of the other countries' contributing forces operating in the southern part of Afghanistan.

We have the best boots, the best combat uniform — which is the most comfortable I have ever worn — the best knee pads, which save your knees from razor-sharp rocks, and a personal radio that connects soldiers with their colleagues, which is the most important thing. When it is dark and something goes wrong, you want to know where your friends are more than you want to know where the enemy is.

We have the best ballistic glasses, which have saved the eyes of several soldiers already. Our Kevlar helmet is the best in the world. Our flak vest is the best technology can give us. We have a hydration system called the Camelbak. Soldiers can have water on their back and drink without being distracted from what they are doing.

Every soldier has night-vision glasses and their weapons have night sights. Our LAV3 vehicles are the best in the world. They have saved lives and allowed us to be successful.

devons œuvrer pour la renforcer et l'aider à se transformer. C'est le sens des efforts, similaires sinon supérieurs aux autres pays, que nous avons fournis ces dernières années.

[Français]

Le sénateur Nolin : Une deuxième question qui a trait à notre mission en Afghanistan. Votre enthousiasme est contagieux et les gens qui travaillent sous vos ordres ont définitivement reçu cette injection d'excitation.

Par contre, certains de mes collègues ont voyagés dans des bases canadiennes et on ne peut pas ne pas penser aux parents, aux familles de nos soldats, qui eux, sont plus ou moins excités par la mission. Ils sont plutôt craintifs. Qu'avez-vous à dire à ces parents qui ne peuvent pas ne pas être au centre de vos préoccupations. Vous embauchez leurs enfants, leurs femmes, leurs frères, leurs sœurs. Il serait important de vous servir de nous pour leur envoyer un message, essayer de leur transmettre cette sympathie et cette excitation que vous réussissez à transmettre à vos soldats.

Gén. Hillier : On pense toujours aux familles et c'est le changement le plus fondamental dans les Forces canadiennes. Nous y pensons toujours ici au Canada et pendant les opérations à l'étranger. On pense toujours à l'appui aux familles pendant nos missions à travers le monde.

[Traduction]

Le commandant à Petawawa a dit que les soldats étaient emballés et que leurs familles étaient terrifiées. Je comprends le sentiment de ces familles. C'est tout à fait normal et prévisible. Elles doivent comprendre qu'elles ne sont pas seules dans cette situation, même si certaines de ces familles croient qu'elles le sont. Elles craignent peut-être de le dire.

Des 37 contingents militaires, provenant de 37 pays, qui sont en Afghanistan, nos jeunes hommes et femmes sont les mieux entraînés, ils ont la meilleure structure, le meilleur commandement et le meilleur équipement pour remplir la mission qui leur a été assignée. Notre contingent fait l'envie des forces des autres pays opérant dans la partie sud de l'Afghanistan.

Nous avons les meilleures bottes, le meilleur uniforme de combat — je n'en ai jamais porté de plus confortable — les meilleures genouillères pour protéger les genoux contre les rochers coupants et une radio individuelle permettant aux soldats de communiquer entre eux, ce qui est très important. Quand il fait nuit et qu'il y a un incident, il est plus important de localiser ses amis que ses ennemis.

Nous avons les meilleures lunettes anti-éclats qui ont déjà sauvé les yeux de plusieurs soldats. Notre casque Kelvar est le meilleur au monde. Notre gilet pare-éclats et le meilleur que la technologie peut offrir. Nous avons un système d'hydratation appelé Camelback. Les soldats peuvent transporter l'eau sur leur dos et boire sans que cela les empêche de faire autre chose.

Les soldats ont tous des lunettes de vision nocturne et leurs armes sont dotées de viseurs de nuit. Nos véhicules LAV3 sont les meilleurs au monde. Ils ont sauvé des vies et nous ont permis de remplir nos missions avec succès.

Our soldiers, going into a high-risk environment, have the best chance of success that can possibly be given to them. We have reduced the risk to the lowest level possible. We continue to learn every lesson possible and to reduce the risk every day with changes in tactics, changes in equipment, changes in command and control, and changes in structure.

Have confidence that they are working as part of a team. Everything possible that could be done to set conditions for success and to reduce risk is being done. Families will see their loved ones back at home.

The Chairman: General, on behalf of the committee, I want to thank you very much for appearing before us today.

I would like you to tell the troops, on behalf of the committee and the entire Senate of Canada, how immensely proud we are of the work they are doing and how much we respect their courage, fortitude and tenacity. We understand they are working in a very difficult environment. Canadians applaud and support them and are very grateful that they are there.

We would appreciate if you would convey that message to them on our behalf.

Gen. Hillier: Thank you, senator. I will.

The Chairman: On behalf of the committee, I would like to present you with a small token.

It reads in both official languages: "Presented to General Rick Hillier with the gratitude and respect of SCONSAD, June 21, 2006."

Gen. Hillier: Thank you. It has been my pleasure to be here today.

The committee adjourned.

Nos soldats, qui vont dans des zones très dangereuses, ont les meilleures chances de succès possible que nous pouvons leur donner. Nous avons réduit le risque au niveau le plus bas possible. Nous continuons à apprendre toutes les leçons possibles et à réduire le risque chaque jour en changeant de tactique, d'équipement, de structure, de commandement et de contrôle.

Vous pouvez être sûrs qu'ils travaillent en équipe. Nous faisons tout ce qui est possible pour réunir les conditions pour réussir et réduire les risques. Les familles verront leurs proches revenir à la maison.

Le président : Mon général, au nom du comité, je vous remercie beaucoup d'avoir comparu devant nous aujourd'hui.

Au nom du comité et du Sénat du Canada, je voudrais dire aux soldats l'immense fierté que nous avons pour le travail qu'ils font et combien nous respectons leur courage, leur force et leur ténacité. Nous savons qu'ils travaillent dans un environnement difficile. Les Canadiens et les Canadiennes les applaudissent, les soutiennent et les remercie d'être là-bas.

Nous vous serions reconnaissants de leur faire passer ce message.

Gén Hillier : Merci, sénateur. Je leur passerai le message.

Le président : Au nom du comité, je vous présente un petit gage de notre appréciation.

Il est écrit dans les deux langues officielles : « Remis au général Rick Hillier avec gratitude et respect de la part du Comité du Sénat pour la défense et la sécurité nationale, le 21 juin 2006. »

Gén Hillier : Merci. Je suis très heureux d'être ici aujourd'hui.

La séance est levée.

Wednesday, June 21, 2006

National Defence:

General Rick Hillier, Chief of the Defence Staff.

Le mercredi 21 juin 2006

Défense nationale :

Général Rick Hillier, chef d'état-major de la défense.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Public Works and Government Services Canada –
Publishing and Depository Services
Ottawa, Ontario K1A 0S5

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada –
Les Éditions et Services de dépôt
Ottawa (Ontario) K1A 0S5

WITNESSES

Monday, June 19, 2006

Canada Border Services Agency:

Alain Jolicoeur, President;

Barbara Hébert, Vice-President, Operations Branch.

Canadian Security Intelligence Service:

Jim Judd, Director.

Public Safety and Emergency Preparedness Canada:

William J.S. Elliott, Q.C., Associate Deputy Minister;

Patricia Hassard, Senior Assistant Deputy Minister, Emergency Management and National Security Branch;

Diane MacLaren, Assistant Deputy Minister, Policing, Law Enforcement and Interoperability Branch.

Transport Canada:

Louis Ranger, Deputy Minister;

Marc Grégoire, Assistant Deputy Minister, Safety and Security;

Margaret Purdy, Special Advisor to the Deputy Minister of Transport.

(Continued on previous page)

TÉMOINS

Le lundi 19 juin 2006

Agence des services frontaliers du Canada :

Alain Jolicoeur, président;

Barbara Hébert, vice-présidente, Direction générale des opérations

Service canadien de renseignement de sécurité :

Jim Judd, directeur.

Sécurité publique et Protection civile Canada :

William J.S. Elliott, c.r., sous-ministre délégué;

Patricia Hassard, Sous-ministre adjointe principale, Secteur de gestion des mesures d'urgence et de la sécurité nationale;

Diane MacLaren, sous-ministre adjointe, Secteur de la police, l'application de la loi et de l'interopérabilité.

Transports Canada :

Louis Ranger, sous-ministre;

Marc Grégoire, sous-ministre adjoint, Groupe Sécurité et sûreté

Margaret Purdy, Conseillère spéciale auprès du sous-ministre.

(Suite à la page précédente)





First Session
Thirty-ninth Parliament, 2006

SENATE OF CANADA

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

National Security and Defence

Chair:
The Honourable COLIN KENNY

Monday, September 25, 2006 (in camera)
Monday, October 2, 2006

Issue No. 5

Eighth and ninth meetings on:
Canada's national security policy

WITNESSES:
(See back cover)

Première session de la
trente-neuvième législature, 2006

SÉNAT DU CANADA

Délibérations du Comité sénatorial permanent de la

Sécurité nationale et de la défense

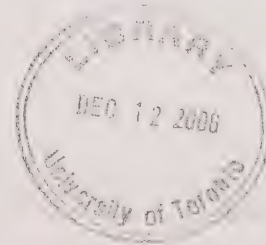
Président :
L'honorable COLIN KENNY

Le lundi 25 septembre 2006 (à huis clos)
Le lundi 2 octobre 2006

Fascicule n° 5

Huitième et neuvième réunions concernant :
La politique de sécurité nationale du Canada

TÉMOINS :
(Voir à l'endos)



THE STANDING SENATE COMMITTEE ON
NATIONAL SECURITY AND DEFENCE

The Honourable Colin Kenny, *Chair*

The Honourable Michael A. Meighen, *Deputy Chair*
and

The Honourable Senators:

Atkins	* LeBreton, P.C.
Banks	(or Comeau)
Campbell	Moore
Day	Poulin
* Hays	St. Germain, P.C.
(or Fraser)	

*Ex officio members

(Quorum 4)

Changes in membership of the committee:

Pursuant to rule 85(4), the membership of the committee was amended as follows:

The name of the Honourable Senator St. Germain, P.C. is substituted for that of the Honourable Senator Tkachuk (*September 12, 2006*).

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DE LA
SÉCURITÉ NATIONALE ET DE LA DÉFENSE

Président : L'honorable Colin Kenny

Vice-président : L'honorable Michael A. Meighen
et

Les honorables sénateurs :

Atkins	* LeBreton, C.P.
Banks	(ou Comeau)
Campbell	Moore
Day	Poulin
* Hays	St. Germain, C.P.
(ou Fraser)	

*Membres d'office

(Quorum 4)

Modification de la composition du comité :

Conformément à l'article 85(4) du Règlement, la liste des membres du Comité est modifiée, ainsi qu'il suit :

Le nom de l'honorable sénateur St. Germain, C.P., est substitué à celui de l'honorable sénateur Tkachuk (*le 12 septembre 2006*).

MINUTES OF PROCEEDINGS

OTTAWA, Monday, September 25, 2006
(8)

[English]

The Standing Senate Committee on National Security and Defence met this day in camera at 7:00 p.m. in room 505, Victoria Building, the Chair, the Honourable Colin Kenny, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Atkins, Banks, Kenny, Meighen and Moore (5).

In attendance: From the Parliamentary Research Branch, Library of Parliament: Steven James, Analyst; Major-General (Ret'd) Keith McDonald, Senior Military Advisor; Inspector Harold O'Connell, RCMP Liaison Officer; Barry Denofsky, National Security Advisor and Captain (N) Peter Hoes, DND Liaison Officer.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on Thursday, April 27, 2006, the committee continued its examination on the need for a national security policy for Canada. (*See Issue No. 1, Tuesday, April 25, 2006, of the committee's proceedings for the full text of the Order of Reference.*)

In accordance with rule 92(2)(e), the committee considered its draft report.

It was moved by the Honourable Senator Atkins that material submitted to the committee be filed as exhibits with the Clerk.

The question being put on the motion, it was adopted.

It was moved by the Honourable Senator Banks that subject to minor editorial edits as approved by Senators Banks, Kenny and Meighen, the committee adopt the draft report.

The question being put on the motion, it was adopted.

It was moved by the Honourable Senator Banks that Senator Nolin have license to edit the French version of the report accordingly.

The question being put on the motion, it was adopted.

It was moved by the Honourable Senator Banks that the report be tabled at the earliest opportunity.

The question being put on the motion, it was adopted.

The following material was filed as exhibits with the Clerk:

- [Canadian Radio-Television and Telecommunications Commission, Charles M. Dalfen, Reply to letter regarding the *Canadian Security Guidebook, 2006 edition*] (5900-1.39/N2-SS-1-7 28 "1")
- [Privy Council and Secretary to the Cabinet, Kevin G. Lynch, Reply to letter regarding the *Canadian Security Guidebook, 2006 edition*] (5900-1.39/N2-SS-1-7 28 "2")

PROCÈS-VERBAUX

OTTAWA, le lundi 25 septembre 2006
(8)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense se réunit aujourd'hui à huis clos, à 19 heures, dans la salle 505 de l'édifice Victoria, sous la présidence de l'honorable Colin Kenny (*président*).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Atkins, Banks, Kenny, Meighen et Moore (5).

Également présents : De la Direction de la recherche parlementaire de la Bibliothèque du Parlement : Steven James, analyste; le major général (à la retraite) Keith McDonald, conseiller militaire principal; l'inspecteur Harold O'Connell, agent de liaison de la GRC; Barry Denofsky, conseiller à la sécurité nationale; et le capitaine de vaisseau Peter Hoes, agent de liaison du MDN.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le jeudi 27 avril 2006, le comité poursuit son examen relatif à la nécessité d'avoir une politique de sécurité nationale pour le Canada. (*Le texte complet de l'ordre de renvoi figure au fascicule n° 1 des délibérations du comité du mardi 25 avril 2006.*)

Conformément à l'alinéa 92(2)e) du Règlement, le comité examine son ébauche de rapport.

Il est proposé par l'honorable sénateur Atkins que les documents remis au comité soient déposés auprès de la greffière.

La question, mise aux voix, est adoptée.

Il est proposé par l'honorable sénateur Banks que, sous réserve des quelques modifications de pure forme approuvées par les sénateurs Banks, Kenny et Meighen, le comité adopte l'ébauche de rapport.

La question, mise aux voix, est adoptée.

Il est proposé par l'honorable sénateur Banks que le sénateur Nolin soit autorisé à corriger la version française du rapport.

La question, mise aux voix, est adoptée.

Il est proposé par l'honorable sénateur Banks que le rapport soit déposé le plus rapidement possible.

La question, mise aux voix, est adoptée.

Les documents suivants sont déposés auprès de la greffière :

- [Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes, Charles M. Dalfen, réponse à une lettre concernant le *Manuel de sécurité du Canada, Édition 2006*] (5900-1.39/N2-SS-1-7 28 « 1 »)
- [Conseil privé et secrétaire auprès du Cabinet, Kevin G. Lynch, réponse à une lettre concernant le *Manuel de sécurité du Canada, Édition 2006*] (5900-1.39/N2-SS-1-7 28 « 2 »)

- [Ministry of Finance, James M. Flaherty, Reply to letter regarding the *Canadian Security Guidebook, 2006 edition*] (5900-1.39/N2-SS-1-7 28 "3")
- [National Defence, Canadian Forces and the Communications Security Establishment, Hon. Gordon O'Connor, Reply to letter regarding the *Canadian Security Guidebook, 2006 edition*] (5900-1.39/N2-SS-1-7 28 "4")
- [Health and the Minister for the Federal Economic Development Initiative for Northern Ontario, Tony Clement, Reply to letter regarding the *Canadian Security Guidebook, 2006 edition*] (5900-1.39/N2-SS-1-7 28 "5")
- [Transport Canada, Infrastructure and Communities, Hon. Lawrence Cannon, P.C., M.P., Reply to letter regarding the *Canadian Security Guidebook, 2006 edition*] (5900-1.39/N2-SS-1-7 28 "6")
- [Minister of Fisheries and Oceans, Hon. Loyola Hearn, P.C., M.P., Reply to letter regarding the *Canadian Security Guidebook, 2006 edition*] (5900-1.39/N2-SS-1-7 28 "7")
- [Public Safety and Emergency Preparedness, Royal Canadian Mounted Police, Canada Border Services Agency, Canadian Security Intelligence Services, Hon. Stockwell Day, P.C., M.P., Reply to letter regarding the *Canadian Security Guidebook, 2006 edition*] (5900-1.39/N2-SS-1-7 28 "8")
- [Minister of International Cooperation and Minister for La Francophonie and Official Languages, Hon. Josée Verner, P.C., M.P., Letter from questions taken on notice, May 29, 2006] (5900-1.39/N2-SS-1-7 28 "9")
- [Canadian Security Intelligence Service, Jim Judd, Letter from questions taken on notice, June 19, 2006] (5900-1.39/N2-SS-1-7 28 "10")
- [Transport Canada, Infrastructure and Communities, Louis Ranger, Letter from questions taken on notice, June 19, 2006] (5900-1.39/N2-SS-1-7 28 "11")
- [Royal Canadian Mounted Police, Commissioner Giuliano Zaccardelli, Letter from questions taken on notice, May 8 and 29, 2006] (5900-1.39/N2-SS-1-7 28 "12")
- [DP World, Global Ports Connecting Global Markets booklet, CD, and Canadian Senate Committee Delegation 11 September 2006 booklet] (5900-1.39/N2-SS-1-7 28 "13")
- [Ministre des Finances, James M. Flaherty, réponse à une lettre concernant le *Manuel de sécurité du Canada, Édition 2006*] (5900-1.39/N2-SS-1-7 28 « 3 »)
- [Défense nationale, Forces canadiennes et Centre de la sécurité des télécommunications, l'honorable Gordon O'Connor, réponse à une lettre concernant le *Manuel de sécurité du Canada, Édition 2006*] (5900-1.39/N2-SS-1-7 28 « 4 »)
- [Santé et ministre de l'Initiative fédérale de développement économique pour le Nord de l'Ontario, Tony Clement, réponse à une lettre concernant le *Manuel de sécurité du Canada, Édition 2006*] (5900-1.39/N2-SS-1-7 28 « 5 »)
- [Ministère des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités, l'honorable Lawrence Cannon, C.P., député, réponse à une lettre concernant le *Manuel de sécurité du Canada, Édition 2006*] (5900-1.39/N2-SS-1-7 28 « 6 »)
- [Ministre des Pêches et des Océans, l'honorable Loyola Hearn, C.P., député, réponse à une lettre concernant le *Manuel de sécurité du Canada, Édition 2006*] (5900-1.39/N2-SS-1-7 28 « 7 »)
- [Sécurité publique et Protection civile Canada, Gendarmerie royale du Canada, Agence des services frontaliers du Canada, Service canadien du renseignement de sécurité, l'honorable Stockwell Day, C.P., député, réponse à une lettre concernant le *Manuel de sécurité du Canada, Édition 2006*] (5900-1.39/N2-SS-1-7 28 « 8 »)
- [Ministre de la Coopération internationale et ministre de la Francophonie et des Langues officielles, l'honorable Josée Verner, C.P., députée, lettre concernant des questions prises en note, le 29 mai 2006] (5900-1.39/N2-SS-1-7 28 « 9 »)
- [Service canadien de renseignements de sécurité, Jim Judd, lettre concernant des questions prises en note, le 19 juin 2006] (5900-1.39/N2-SS-1-7 28 « 10 »)
- [Ministère des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités, Louis Ranger, lettre concernant des questions prises en note, le 19 juin 2006] (5900-1.39/N2-SS-1-7 28 « 11 »)
- [Gendarmerie royale du Canada, commissaire Giuliano Zaccardelli, lettre concernant des questions prises en note, les 8 et 29 mai 2006] (5900-1.39/N2-SS-1-7 28 « 12 »)
- [DP World, brochure Global Ports Connecting Global Markets, CD, et livret de la délégation du comité du Sénat canadien, le 11 septembre 2006] (5900-1.39/N2-SS-1-7 28 « 13 »)

- [Port Authority of Rotterdam, British Transport Police information booklet, Seaport Police—Policework in a World Port booklet, A Glimpse Behind the Scenes booklet] (5900-1.39/N2-SS-1-7 28 “14”)

At 10:45 p.m., the committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

OTTAWA, Monday, October 2, 2006
(9)

[English]

The Standing Senate Committee on National Security and Defence met this day in camera at 11:05 a.m. in room 7, Victoria Building, the Chair, the Honourable Colin Kenny, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Atkins, Banks, Campbell, Day, Kenny, Meighen, Moore and St. Germain (8).

In attendance: From the Parliamentary Research Branch, Library of Parliament: Steven James, Analyst; Major-General (Ret'd) Keith McDonald, Senior Military Advisor; Inspector Harold O'Connell, RCMP Liaison Officer and Captain (N) Peter Hoes, DND Liaison Officer.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on Thursday, April 27, 2006, the committee continued its examination on the need for a national security policy for Canada. (*See Issue No. 1, Tuesday, April 25, 2006, of the committee's proceedings for the full text of the Order of Reference.*)

WITNESSES:

Transport Canada:

Marc Grégoire, Assistant Deputy Minister, Safety and Security;

Jean Barrette, Director, Security Operations.

Royal Canadian Mounted Police:

Raf Souccar, Assistant Commissioner Federal and International Operations;

Joe Oliver, Superintendent, Director, Customs & Excise.

Canada Command:

Lieutenant-General Marc J. Dumais, Commander.

In accordance with rule 92(2)(e), the committee considered its draft agenda.

At 11:34 a.m., the committee suspended its sitting.

At 11:37 a.m., the committee resumed its sitting in public in room 2.

- [Livret d'information sur l'Autorité portuaire de Rotterdam, la police des transports britanniques, brochures intitulées Seaport Police—Policework in a World Port et A Glimpse Behind the Scenes] (5900-1.39/N2-SS-1-7 28 « 14 »)

À 22 h 45, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

OTTAWA, le lundi 2 octobre 2006
(9)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense se réunit aujourd'hui à huis clos, à 11 h 5, dans la salle 7 de l'édifice Victoria, sous la présidence de l'honorable Colin Kenny (*président*).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Atkins, Banks, Campbell, Day, Kenny, Meighen, Moore et St. Germain (8).

Également présents : De la Direction de la recherche parlementaire de la Bibliothèque du Parlement : Steven James, analyste; le major général (à la retraite) Keith McDonald, conseiller militaire principal; l'inspecteur Harold O'Connell, agent de liaison de la GRC, et le capitaine de vaisseau Peter Hoes, agent de liaison du MDN.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le jeudi 27 avril 2006, le comité poursuit son examen sur la nécessité d'avoir une politique de sécurité nationale pour le Canada. (*Le texte complet de l'ordre de renvoi figure au fascicule n° 1 des délibérations du comité du mardi 25 avril 2006.*)

TÉMOINS :

Transports Canada :

Marc Grégoire, sous-ministre adjoint, Groupe Sécurité et sûreté;

Jean Barrette, directeur, Opérations de sécurité.

Gendarmerie Royale du Canada :

Raf Souccar, commissaire adjoint, Opérations fédérales et internationales;

Joe Oliver, surintendant directeur, Douanes et accise.

Défense nationale :

Lieutenant-général Marc J. Dumais, commandant, Commandement Canada.

Conformément à l'alinéa 92(2)e du Règlement, le comité examine son ébauche d'ordre du jour.

À 11 h 34, la séance est interrompue.

À 11 h 37, le comité reprend ses travaux en séance publique dans la salle 2.

Marc Grégoire made a presentation and answered questions with Jean Barrette.

At 1:25 p.m., the committee suspended its sitting.

At 1:30 p.m., the committee resumed its sitting in camera in room 7.

In accordance with rule 92(2)(e), the committee considered its draft agenda.

At 2:05 p.m., the committee suspended its sitting.

At 2:07 p.m., the committee resumed its sitting in public in room 2.

Assistant Commissioner Raf Souccar made a presentation and answered questions with Superintendent Joe Oliver.

At 3:35 p.m., the committee suspended its sitting.

At 3:45 p.m., the committee resumed its sitting.

Lieutenant-General Marc Dumais made a presentation and answered questions.

At 5:20 p.m., the committee suspended its sitting.

At 5:22 p.m., the committee resumed its sitting in camera in room 7.

In accordance with rule 92(2)(e), the committee considered its draft agenda.

The following material was filed as an exhibit with the Clerk:

- [Transport Canada, Assistant Deputy Minister, Safety and Security, Marc Grégoire, Speaking notes for October 2, 2006] (5900-1.39/N2-SS-1-7 28 "15")

At 6:05 p.m., the committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

Marc Grégoire fait une déclaration puis, aidé de Jean Barrette, répond aux questions.

À 13 h 25, la séance est interrompue.

À 13 h 30, le comité poursuit ses travaux à huis clos dans la salle 7.

Conformément à l'alinéa 92(2)e) du Règlement, le comité examine son ébauche d'ordre du jour.

À 14 h 5, la séance est interrompue.

À 14 h 7, le comité reprend ses travaux en séance publique dans la salle 2.

Le commissaire adjoint Raf Souccar fait une déclaration puis, aidé du surintendant Joe Oliver, répond aux questions.

À 15 h 35, la séance est interrompue.

À 15 h 45, la séance reprend.

Le lieutenant-général Marc Dumais fait une déclaration puis répond aux questions.

À 17 h 20, la séance est interrompue.

À 17 h 22, la séance reprend à huis clos dans la salle 7.

Conformément à l'alinéa 92(2)e) du Règlement, le comité examine son ébauche d'ordre du jour.

Le document suivant est déposé auprès de la greffière :

- [Transports Canada, sous-ministre adjoint, Groupe Sécurité et sûreté, Marc Grégoire, notes d'allocution du 2 octobre 2006] (5900-1.39/N2-SS-1-7 28 « 15 »)

À 18 h 5, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

La greffière du comité,

Jodi Turner

Clerk of the Committee

EVIDENCE

OTTAWA, Monday, October 2, 2006

The Standing Committee on National Security and Defence met this day at 11:37 a.m. to examine and report on the national security policy of Canada.

Senator Colin Kenny (*Chairman*) in the chair.

[*English*]

The Chairman: I call the meeting to order. This is a meeting of the Standing Senate Committee on National Security and Defence. My name is Colin Kenny, and I will chair the meeting.

I would like to introduce the members of the committee before we begin.

On my right is Senator Michael Meighen, deputy chair of the committee. He is a lawyer and a member of the bars of Quebec and Ontario. He is the Chancellor of the University of King's College and Past Chair of the Stratford Festival. Currently, he is Chair of the Subcommittee on Veterans Affairs and also a member of the Standing Senate Committee on Banking, Trade and Commerce and Standing Senate Committee on Fisheries and Oceans.

At the far end, on my right, is Senator Wilfred Moore from Halifax. He is a lawyer with an extensive record of community involvement. He has served 10 years on the board of governors of St. Mary's University and sits on the Standing Senate Committee on Banking, Trade and Commerce and on the Standing Joint Committee of the Senate and the House of Commons for the Scrutiny of Regulations.

Beside him, also on my right, is Senator Norman Atkins from Ontario. He came to the Senate with 27 years of experience in the field of communications. He has served as senior adviser to former federal Conservative leader Robert Stanfield, to Premier William Davis of Ontario and to former Prime Minister Brian Mulroney.

On my left is Senator Joseph Day from New Brunswick. He is Chair of the Standing Senate Committee on National Finance. He is a member of the bar of New Brunswick, Ontario and Quebec. He is a Fellow of the Intellectual Property Institute of Canada. He is also a former President and CEO of the New Brunswick Forest Products Association.

Our committee has been mandated to examine security and defence and the need for a national security policy. We have produced the following reports since the year 2002: *Canadian Security and Military Preparedness; Defence of North America: A Canadian Responsibility; Update on Canada's Military Crisis, A View from the Bottom Up; The Myth of Security at Canada's Airports; Canada's Coastlines: The Longest Under-Defended Borders in the World; National Emergencies: Canada's Fragile Front Lines; Canadian Security Guide Book 2005 Edition;*

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le lundi 2 octobre 2006

Le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense se réunit aujourd'hui, à 11 h 37, pour examiner la politique de la sécurité nationale du Canada et pour en faire rapport.

Le sénateur Colin Kenny (*président*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

Le président : Je déclare ouverte la séance du Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense. Je m'appelle Colin Kenny et je suis le président du comité.

Avant de commencer, j'aimerais vous présenter les autres membres du comité.

Immédiatement à ma droite, le vice-président du comité, soit le sénateur Meighen. Il est membre des barreaux du Québec et de l'Ontario. Il est actuellement chancelier de l'Université King's College. Il est président de notre Sous-comité des anciens combattants et il est également membre du Comité sénatorial permanent des banques et du commerce, ainsi que du Comité sénatorial permanent des pêches et des océans.

Tout au bout de la table, toujours à ma droite, le sénateur Wilfred Moore de Halifax. C'est un avocat qui a beaucoup œuvré dans le milieu communautaire et qui pendant dix ans a fait partie du conseil d'administration de l'Université St. Mary. Il fait aussi partie du Comité sénatorial permanent des banques et du commerce et du Comité mixte permanent du Sénat et de la Chambre des communes d'examen de la réglementation.

À côté de lui, également à ma droite, le sénateur Norman Atkins de l'Ontario. Il est arrivé au Sénat, fort de 27 années d'expérience dans le domaine des communications. Il a agi comme conseiller principal de l'ancien chef du parti conservateur du Canada Robert Stanfield, du premier ministre Davis de l'Ontario et de l'ex-premier ministre Brian Mulroney.

À ma gauche, le sénateur Day du Nouveau-Brunswick. Il est président du Comité sénatorial permanent des finances nationales. Il est membre des barreaux du Nouveau-Brunswick, de l'Ontario et du Québec et membre de l'Institut de la propriété intellectuelle du Canada. Enfin, c'est un ancien président et chef de la direction de l'Association des produits forestiers du Nouveau-Brunswick.

Notre comité a été mandaté pour examiner la sécurité et la défense et le besoin d'une politique de la sécurité nationale. Il a produit depuis l'an 2002 les rapports qui suivent : *L'état de préparation du Canada sur les plans de la sécurité et de la défense, La défense de l'Amérique du Nord : Une responsabilité canadienne, Mise à jour sur la crise financière des Forces canadiennes, une vue de haut en bas, Le mythe de la sécurité dans les aéroports canadiens, Les côtes du Canada : Les plus longues frontières mal défendues au monde, Les urgences nationales : Le Canada, fragile en première*

Borderline Insecure; and, most recently, *Wounded — Canada's Military and The Legacy of Neglect*.

We are in the midst of a detailed review of Canadian defence policy and are also holding hearings on a number of other topics, including airport and port security and border security.

Today, we have before us Mr. Marc Grégoire, Assistant Deputy Minister of Safety and Security at Transport Canada. The subject of the hearing is transportation security clearance process, Restricted Area Identification Card Program.

Mr. Grégoire is an airline pilot by trade. He has been with Transport Canada since 1983 in a variety of different positions. In September of 2003, he was appointed Assistant Deputy Minister of Safety and Security.

Mr. Grégoire last testified before the committee on June 19, 2006 and we welcome him back here today.

Mr. Grégoire is accompanied by Mr. Jean Barrette, Director of Security Operations with Transport Canada. You, too, are welcome.

Mr. Grégoire, I understand you have a brief statement for the committee, and the floor is yours.

Marc Grégoire, Assistant Deputy Minister, Safety and Security, Transport Canada: Thank you very much, Mr. Chairman.

As you mentioned, I am joined here by my colleague Mr. Barrette, director of security operations, in case your questions are too pointed.

We are here today to explain the process that is used to conduct background checks that leads to the issuance of a transportation security clearance.

The transportation security clearance is a prerequisite to obtain the card that permits access to restricted areas at airports in Canada.

I will also speak to future changes to the access card itself.

[Translation]

The process of carrying out a background check, or security clearance, is performed by Transport Canada's Intelligence Branch under the authority of the Aeronautics Act, an act which confers broad powers on our minister. The security clearance function, or program, in Transport Canada, which was instituted in 1986 after the Air India 182 disaster, was referred to in the past as the Airport Restricted Area Access Clearance Program. Now, as the security clearance is also being introduced in the marine mode, we have begun referring

ligne, Manuel de sécurité du Canada, Édition 2005 : Le point sur les problèmes de sécurité à la recherche de solutions et, son petit dernier, *Un Canada diminué : les effets de la négligence sur les Forces armées canadiennes*.

Nous sommes en train de faire un examen fouillé des politiques de la défense du Canada et nous tenons également des audiences sur plusieurs autres sujets, y compris la sécurité dans les aéroports et les ports et la sécurité à la frontière.

Aujourd'hui, nous accueillons M. Marc Grégoire, sous-ministre adjoint chargé de la sécurité et de la sûreté à Transports Canada. Le point à l'ordre du jour aujourd'hui est le processus d'habilitation de sécurité, c'est-à-dire le Programme d'autorisation d'accès aux zones réglementées.

Avant de se joindre en 1983 à Transports Canada, où il a occupé divers postes, M. Grégoire était pilote de ligne aérienne. En septembre 2003, il a été nommé sous-ministre adjoint de la sécurité et de la sûreté.

Le dernier témoignage de M. Grégoire devant le comité remonte au 19 juin 2006. C'est donc avec plaisir que nous l'accueillons à nouveau aujourd'hui.

M. Grégoire est accompagné de M. Jean Barrette, directeur des Opérations de sûreté à Transports Canada. Soyez, vous aussi, le bienvenu.

Monsieur Grégoire, je crois savoir que vous avez une brève déclaration à nous faire. La parole est donc à vous.

Marc Grégoire, sous-ministre adjoint, Groupe Sécurité et sûreté, Transports Canada : Monsieur le président, je vous remercie beaucoup.

Comme vous l'avez mentionné, je suis accompagné de mon collègue M. Barrette, directeur des Opérations de sûreté, qui pourra m'aider à répondre à vos questions si elles sont trop pointues.

Nous sommes venus vous expliquer le processus de vérification des antécédents en vue d'émettre une habilitation de sécurité en matière de transport.

L'habilitation de la sécurité est un prérequis pour l'obtention d'une carte autorisant l'accès aux zones réglementées dans les aéroports du Canada.

Je vous parlerai également des changements qui seront apportés à la carte d'accès comme tel.

[Français]

Le processus de vérification des antécédents ou l'habilitation de sécurité est effectué par la direction des renseignements de Transports Canada en vertu de la Loi sur l'aéronautique, une loi qui confère de vastes pouvoirs à notre ministre. La fonction ou le programme d'habilitation de sécurité de Transports Canada a été établi en 1986 après la catastrophe du vol 182 d'Air India et portait alors le nom de Programme d'autorisation d'accès aux zones réglementées d'aéroports. Chez Transports Canada, maintenant que nous avons commencé à instaurer le processus

to it simply as Transport Canada's Transportation Security Clearance.

On the last page of my speaking notes, you will find a chart. Please follow along as I walk you through this flowchart and please feel free to ask questions as we move along.

[English]

The following are the steps followed to complete the transportation security clearance.

The applicant goes to the Pass Control Office at the airport and fills out an application form. The airport Pass Control Office staff check the documentation and take the fingerprints and a photograph of the individual and send it to Transport Canada electronically. The original documentation then follows by mail.

The Pass Control Office staff also check the identity of the applicant using official photo ID documents such as a passport or a driver's licence. Copies of these documents are attached to the file.

Transport Canada security screening does the following: First, we forward the fingerprints to the RCMP electronically. Then we check to ensure that all information is on the application. There must be five years of reliable, verifiable information in order to proceed with the application. We then start an automated CSIS indices check and a check for criminal records and outstanding warrants from the Canadian Police Information Centre, also called CPIC. We also contact Citizenship and Immigration Canada to confirm immigration status where applicable.

[Translation]

Let me give you a bit more detail on how information is verified.

The RCMP performs a fingerprint-based criminal record check; checks with the Canadian Police Information Centre for outstanding warrants and confirms criminal records; and checks the Criminal Intelligence Database for links to organized crime or other criminal investigations.

Transport Canada checks files of law enforcement records.

CSIS assesses whether the applicant constitutes a threat to Canada's security as defined by section 2 of the CSIS Act. CSIS makes further inquiries where the indices check produces adverse information and, where appropriate, prepares an information brief which is forwarded to Transport Canada.

d'habilitation de sécurité dans le domaine maritime, nous utilisons simplement le terme « habilitation de sécurité en matière de transport ».

Nous vous avons remis un diagramme à la fin du discours — c'est la dernière page de mes notes —, veuillez l'utiliser pour suivre au fur et à mesure que je vous expliquerai le processus et n'hésitez pas à me poser des questions.

[Traduction]

Voici donc les étapes à suivre pour effectuer une habilitation de sécurité.

Le demandeur remplit un formulaire de demande au Bureau de contrôle des laissez-passer de l'aéroport. Le personnel du Bureau vérifie ensuite la documentation et prend les empreintes digitales et une photo de la personne, puis envoie le tout à Transports Canada par voie électronique. La documentation originale est acheminée par la poste.

Le personnel du Bureau de contrôle des laissez-passer vérifie également l'identité du demandeur au moyen d'un document d'identification officiel avec photo, comme un passeport ou un permis de conduire. Copie de ces documents est versée au dossier.

Le service de contrôle de sécurité de Transports Canada effectue les étapes suivantes. Tout d'abord, il envoie les empreintes digitales à la Gendarmerie royale du Canada, par voie électronique. Ensuite, il vérifie que le formulaire de demande contient toute l'information requise. Le formulaire doit comporter cinq ans d'information fiable et vérifiable afin que la demande puisse être traitée. Le service entreprend alors une recherche dans l'index automatisé du Service canadien du renseignement de sécurité et il vérifie les casiers judiciaires et les mandats en suspens auprès du Centre d'information de la police canadienne. Enfin, il communique avec Immigration et Citoyenneté Canada pour confirmer le statut d'immigrant, s'il y a lieu.

[Français]

Laissez-moi vous donner d'autres détails sur la manière dont l'information est vérifiée.

La GRC procède à la vérification des casiers judiciaires avec les empreintes digitales ; procède à la vérification des mandats en suspens et à la confirmation des antécédents judiciaires au Centre d'information de la police canadienne ; procède à la vérification de la base de données sur les renseignements en matière de criminalité pour les liens avec le crime organisé ou d'autres enquêtes sur les crimes.

Transports Canada vérifie les dossiers d'exécution de la Loi.

Le SCRS évalue si le demandeur représente une menace pour la sécurité du Canada, telle qu'elle est définie dans l'article 2 de la Loi sur le SCRS. Le SCRS effectue une enquête plus approfondie lorsque la recherche dans l'index donne des résultats contradictoires et, en cas de besoin, prépare un document d'information qui sera envoyé à Transports Canada.

Citizenship and Immigration Canada verifies information submitted on the application, notably date of arrival in Canada and citizenship and immigration reference numbers. Citizenship and Immigration Canada uses two databases: the Field Operation Support System and the Global Case Management System.

Transport Canada does a final review of all of the documentation and if all of the above "checks out," Transport Canada grants the security clearance and advises the Pass Control Office. If there are concerns, Transport Canada continues to work to see if these concerns can be addressed.

Should a security clearance not be granted, there are mechanisms for recourse, as you can see at the bottom of the chart.

At this point, the transportation security clearance is completed and we are about to involve other parties. Please note that at this stage, no card has yet been issued. Obviously, in the case of a renewal, the person already has an access card.

[English]

I will speak first about the steps to issue the access card, which is in use today, and afterward I will speak about the new higher tech card that we are developing to further enhance security.

A Restricted Area Pass is a photo identification card including a variety of anti-counterfeiting features which entitles individuals to access restricted areas of airports to perform their work. Pass holders in the restricted area must wear and display a Restricted Area Pass at all times, and in order to be issued a Restricted Area Pass, the pass holder must have a valid Transport Canada transportation security clearance.

When the transportation security clearance has been completed, this information is conveyed by Transport Canada personnel, usually by email, to the Pass Control Office of the airport in question. The airport's Pass Control Office then issues the Restricted Area Pass Card to the employee. The airport authority is the issuing body. Airport authorities are accountable for controlling access to restricted areas, and they decide who can enter restricted areas on the basis of need and right to enter these areas.

Restricted Area Pass Cards are issued under the authority of the Aeronautics Act.

Restricted Area Pass Cards allow access to restricted areas, but sub-areas can be created by the airport, restricting some card holders to specific areas of the airport, again on the basis of a need and right to enter those areas.

Citoyenneté et Immigration Canada vérifie l'exactitude des renseignements fournis sur la demande, notamment la date d'arrivée au Canada et les numéros de référence de citoyenneté et d'immigration. Pour ce faire, Citoyenneté et Immigration Canada utilise deux bases de données, soit le système des opérations des bureaux locaux et le système mondial de gestion des cas.

Transports Canada effectue une dernière révision de toute la documentation et si ces vérifications ne révèlent aucune information empêchant d'émettre l'habilitation de sécurité, il l'accorde et en avise le Bureau de contrôle des laissez-passer. En cas de doute, Transports Canada poursuit ses recherches.

Advenant le cas où une habilitation de sécurité n'est pas accordée, comme vous pouvez le voir à la fin du diagramme, il existe des mécanismes de recours.

À cette étape, le processus d'habilitation de sécurité en matière de transport est terminé et d'autres parties entrent en jeu. Veuillez noter que si le demandeur n'a pas encore obtenu d'accréditation de sécurité, aucun laissez-passer n'est émis. Si c'est un renouvellement, évidemment, la personne a déjà un laissez-passer.

[Traduction]

Je vais vous parler tout d'abord des étapes à franchir pour émettre une carte d'accès, actuellement utilisée pour autoriser l'accès aux zones réglementées, après quoi je vous parlerai des nouvelles cartes d'identité utilisant la technologie de pointe que nous sommes en train d'élaborer afin de rehausser la sécurité.

Un laissez-passer de zone réglementée est une carte d'identité avec photo qui autorise son détenteur à pénétrer dans les zones réglementées d'un aéroport pour effectuer son travail. Les détenteurs doivent porter leur laissez-passer bien en vue constamment lorsqu'ils circulent dans une zone réglementée. Pour recevoir le laissez-passer, le demandeur doit posséder une habilitation de sécurité en matière de transport valide émise par Transports Canada.

Une fois remplie la demande d'habilitation de sécurité en matière de transport, le personnel de Transports Canada transmet les renseignements qu'elle contient, habituellement par courrier électronique, au Bureau de contrôle de laissez-passer de l'aérodrome en question. Ce bureau délivre alors à l'employé de l'aérodrome un laissez-passer de zone réglementée. L'administration aéroportuaire est la seule à pouvoir émettre un pareil document. Les administrations aéroportuaires sont responsables du contrôle de l'accès aux zones réglementées et elles peuvent également décider de qui a droit de pénétrer dans les zones réglementées, selon « la nécessité et le droit » des personnes visées.

Les laissez-passer de zone réglementée sont délivrés en vertu des dispositions de la Loi sur l'aéronautique.

Les laissez-passer de zone réglementée permettent d'accéder aux zones réglementées, mais les administrations aéroportuaires peuvent également créer des sous-secteurs en restreignant l'accès de certains détenteurs de laissez-passer à des endroits bien précis de l'aéroport.

Restricted Area Pass Cards are required for all who work within the restricted area, including employees of retail operations. This results in a significant number of clearances due to employee turnover. While the transportation security clearance has a maximum validity period of five years, the Restricted Area Pass may be valid for less than five years at the discretion and the wishes of the airport in question. Any violation of the terms and conditions may cause the card to be revoked during that time.

[Translation]

To conclude on the current Restricted Area Pass card, I would note that the Canadian Aviation Security Regulations require Restricted Area Pass holders to do the following: to visibly display their Restricted Area Pass on their outer clothing; to report the loss or theft of their Restricted Area Pass; to return the pass when they are no longer employed at the aerodrome, when their security clearance is no longer valid or when they no longer require access to the restricted area; to surrender their Restricted Area Pass on demand by the minister, the aerodrome operator or the person who issued it; to present their pass, on demand, to a screening officer when the pass holder is undergoing screening; and to surrender their pass to a screening officer on demand when they refuse to undergo screening.

[English]

Some years ago, we noted deficiencies with the Restricted Area Pass card. Transport Canada security inspectors conduct routine audits of Pass Control Offices to ensure unissued blank Restricted Area Passes are being properly stored and that Restricted Area Passes are being properly controlled and documented. However, it is not always possible for the airport authorities to recover all Restricted Area Pass Cards when employees leave. This is why the government asked the Canadian Air Transport Security Authority, or CATSA, to develop a higher tech card.

The future Restricted Area Identification Card, or RAIC, is a smart card that contains biometric information, either fingerprint and/or iris scan. In conjunction with CATSA, each airport will decide which technology it wishes to use, either electronic reading of the pass holder's fingerprint or the iris scan or both.

The Restricted Area Identification Card will verify that the person who was issued the card is the same person presenting the card, that the card is valid and that the individual has a current

Les laissez-passer de zone réglementée sont exigés de tous ceux qui travaillent dans les zones réglementées, y compris du personnel responsable des opérations de commerce au détail. En raison du taux de roulement du personnel, cette exigence augmente considérablement le nombre de demandes d'habilitation de sécurité. L'habilitation de sécurité est valable pour cinq ans au plus. Les laissez-passer de zone réglementée peuvent être valides pour moins de cinq ans, selon les souhaits de l'aérodrome en question. Tout manquement aux conditions d'emploi durant la période de validité peut entraîner la révocation du laissez-passer.

[Français]

Pour conclure sur ces laissez-passer de zone réglementée, j'aimerais ajouter que le Règlement canadien sur la sûreté aérienne exige d'un détenteur de laissez-passer réglementée qu'il porte son laissez-passer de zone réglementée visiblement sur son vêtement extérieur; qu'il rapporte la perte ou le vol de son laissez-passer de zone réglementée; qu'il le rende lorsqu'il cesse de travailler à l'aérodrome, lorsque son autorisation d'accès aux zones réglementées est expirée ou lorsqu'il cesse d'avoir besoin d'accéder aux zones réglementées; qu'il rende son laissez-passer de zone réglementée sur demande du ministre, de l'exploitant de l'aérodrome ou de la personne qui le lui a remis; qu'il présente sur demande son laissez-passer de zone réglementée s'il fait l'objet d'une vérification d'un agent de contrôle; qu'il rende sur demande son laissez-passer réglementé s'il refuse d'obtempérer à la demande faite par un agent de contrôle de se soumettre à une fouille.

[Traduction]

Il y a quelques années, nous avons constaté des lacunes en ce qui a trait aux laissez-passer de zone réglementée. Les inspecteurs de la sûreté des transports de Transports Canada effectuent régulièrement la vérification des bureaux de contrôle des laissez-passer de zones réglementées pour vérifier que les laissez-passer vierges sont entreposés de manière appropriée et que l'émission des laissez-passer de zones réglementées respecte les procédures de contrôle et de documentation. Toutefois, il n'est pas toujours possible pour les administrations aéroportuaires de récupérer ces laissez-passer lorsque les employés quittent leur emploi. C'est pourquoi le gouvernement a demandé à l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien d'élaborer une carte à la fine pointe de la technologie.

Il s'agit d'une carte intelligente, en ce sens qu'elle contient des données biométriques, soit une empreinte digitale ou une lecture de l'iris. De concert avec l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien, chacun des aérodromes choisira la technologie qu'il souhaite utiliser, soit la lecture électronique de l'empreinte digitale ou de l'iris du détenteur de la carte d'identité, ou encore les deux.

La carte d'identité pour les zones réglementées permettra de vérifier que la personne qui présente la carte est bien celle qu'elle prétend être, que la carte est valide et que son détenteur possède

transportation security clearance. The Restricted Area Identification Card will be implemented initially at all Class I and Class II airports.

[Translation]

The Restricted Area Identification Card will be electronically verified or “read” at each access point. This will eliminate the risk of forged cards or lost/stolen cards being altered and used by others.

Some of the benefits of the Restricted Area Identification Card over the Restricted Area Pass are as follows: — authentication and validation of the holder on the basis of current positive approval; prevents the fraudulent use of cards; decreases the possibility of identity theft; provides the ability to cancel a card electronically across the system; and facilitates oversight.

In effect, each time pass holders present themselves at an access point, there is a comparison of the individual’s biometric data to a template on the card, as well as an electronic transaction, essentially confirming in real time that the Restricted Area Identification Card of the pass holder is valid and that the latter has a current Transportation Security Clearance.

[English]

Because of this feature, if a card is lost or the holder loses his or her security clearance, the card can be invalidated in real time and will no longer work.

The process for issuing a Restricted Area Identification Card will be different from the current restricted area pass card. When the transportation security clearance has been completed, Transport Canada advises the airport that the clearance has been granted and also provides CATSA with the corresponding document control number. CATSA then, working with the airports, uses the database of active document control numbers to provide the validation function for the Restricted Area Identification Card.

[Translation]

The airport can only issue the Restricted Area Identification Card to an applicant when both have been advised by Transport Canada that the Transportation Security Clearance has been granted and also advised by CATSA that they can add the necessary information to a blank card and print the picture and other data on it and present it to the pass holder.

The Restricted Area Identification Card program will be operational across twenty-nine airports, both Class I and II, as of December 31, 2006.

une habilitation de sécurité à jour. Pour commencer, nous émettrons des cartes d’identité pour les zones réglementées dans les aéroports de catégories I et II.

[Français]

La carte d’identité pour les zones réglementées fera l’objet d’une vérification ou d’une lecture électronique à chaque point d’accès. Cette façon de procéder permettra d’éliminer le risque que des cartes contrefaites, perdues ou volées puissent être modifiées et utilisées par d’autres personnes.

Les avantages de la carte d’identité pour les zones réglementées par rapport aux laissez-passer de zones réglementées sont les suivants : Permettre d’authentifier et de valider le détenteur en fonction d’un processus d’approbation positif et à jour; empêcher l’utilisation frauduleuse des cartes; diminuer les risques de vol d’identité; permettre d’annuler la carte électroniquement au sein même du système; simplifier la surveillance.

En effet, chaque fois que le détenteur se présente à un point d’accès, le système effectue la comparaison des données biométriques de la personne avec celles contenues dans la carte. De plus, une transaction électronique pratiquement en temps réel confirme que la carte d’identité pour les zones réglementées du titulaire est valide et que son habilitation de sécurité est à jour.

[Traduction]

Grâce à cette caractéristique, si elle est perdue ou volée ou que son détenteur perd son habilitation de sécurité, la carte peut être invalidée en temps réel et donc rendue inutilisable.

Le processus d’émission d’une carte d’identité pour les zones réglementées sera différent de celui qui est utilisé pour les laissez-passer de zones réglementées. Ainsi, une fois remplie la demande d’habilitation de sécurité en matière de transport, Transports Canada avise l’administration aéroportuaire que l’habilitation a été accordée et transmet également à l’Administration canadienne de la sûreté du transport aérien le numéro de contrôle du document correspondant. L’Administration canadienne de la sûreté du transport aérien de concert avec les aéroports se sert alors du fichier des numéros de contrôle de documents actifs pour établir la fonction de validation de la carte d’identité pour les zones réglementées.

[Français]

L’aéroport peut seulement émettre la carte d’identité pour les zones réglementées aux titulaires lorsque les deux ont été informés par Transports Canada que l’habilitation de sécurité a été accordée. Il doit également être avisé par l’Administration canadienne de la sécurité du transport aérien qu’il peut ajouter des renseignements nécessaires sur une carte vierge, y imprimer la photo et d’autres données, et la présenter à son titulaire.

Le programme des cartes d’identité pour les zones réglementées deviendra opérationnel le 31 décembre 2006 et s’appliquera aux 29 aéroports de catégorie I et II.

[English]

Honourable senators, it will be a pleasure for me and my colleague to now answer your questions.

The Chairman: Before we go to questioning, would you clarify, please, Class I and Class II airports?

Mr. Grégoire: Class I airports are the major airports in Canada; Class II are the second tier airports. Class I would include Montreal, Toronto, Vancouver, et cetera.

The Chairman: What is the "et cetera?" In other words, what is the definition of a Class I and a Class II airport?

Mr. Grégoire: I can give you the exact list.

The Chairman: Perhaps you could make it available to the committee and let us know how many Class I airports there are and how many Class II.

Mr. Grégoire: We will give the committee the full list. There are 29 in total.

Senator Meighen: Are there any Class III?

Mr. Grégoire: We call that class "others." These would be the others. We have eight in Class I and 21 in Class II.

The Chairman: You have eight Class I, 21 Class II and you do not provide security at the others; is that right?

Mr. Grégoire: We provide security at 89 airports, but this pass will be first introduced at Class I and Class II airports by December 31. Implementation will follow later at those other airports, but it is not yet in the program.

The Chairman: What about the airports that you do not provide security for?

Mr. Grégoire: There are other measures in place.

The Chairman: How many airports are there of those?

Mr. Grégoire: Sixty.

The Chairman: Do you have a breakdown of where security is provided and where security is not provided in terms of the Class I, Class II and other airports?

Mr. Grégoire: Security is provided but not using this new card. There are other mechanisms and regulations in place. The airports must control the access of people, but it is not as sophisticated as those 29 Class I and Class II airports.

The Chairman: Do you have a document that lists the different airports in Canada and the different levels of security that you provide for them? The discussion seems to revolve around the

[Traduction]

Honorables sénateurs, mon collègue et moi-même sommes maintenant prêts à répondre à vos questions.

Le président : Avant de passer aux questions, pourriez-vous préciser, je vous prie, ce que sont les aéroports de catégories I et II?

M. Grégoire : La catégorie I comprend les grands aéroports du Canada, alors que la catégorie II inclut les plus petits aéroports. Ainsi, dans la catégorie I, on retrouverait Montréal, Toronto, Vancouver et ainsi de suite.

Le président : Qu'incluez-vous dans « ainsi de suite »? En d'autres mots, quelle est la définition d'un aéroport de catégorie I et d'un aéroport de catégorie II?

M. Grégoire : Je peux vous en fournir la liste exacte.

Le président : Peut-être pourriez-vous la mettre à la disposition du comité et nous préciser combien il y a d'aéroports dans la catégorie I et combien, dans la catégorie II.

M. Grégoire : Nous allons vous en fournir la liste complète. Il y en a 29 en tout.

Le sénateur Meighen : Y a-t-il une catégorie III?

M. Grégoire : Nous l'appelons la catégorie des « autres ». Ce serait tous les aérodromes qui ne relèvent pas des deux premières catégories. La catégorie I en comporte huit et la catégorie II, 21.

Le président : Vous avez donc huit aéroports de catégorie I, 21, de la catégorie II, et vous n'assurez pas la sécurité aux autres. C'est bien cela?

M. Grégoire : Nous assurons la sécurité dans 89 aéroports, mais le laissez-passer sera d'abord institué dans les aéroports de catégorie I et de catégorie II d'ici au 31 décembre. La mise en oeuvre dans les autres aéroports suivra, mais elle n'est pas encore prévue dans le programme.

Le président : Qu'en est-il des aéroports pour lesquels vous n'assurez pas de service de sécurité?

M. Grégoire : Il existe d'autres mesures en place.

Le président : Combien d'aéroports relève de ce groupe?

M. Grégoire : Soixante.

Le président : Avez-vous des données ventilées sur les aéroports de catégorie I, de catégorie II et autres selon que la sécurité y est assurée ou pas?

M. Grégoire : La sécurité y est assurée, mais pas au moyen de cette nouvelle carte. Il existe d'autres mécanismes et règlements en place. Les aéroports doivent contrôler l'accès des personnes, mais les moyens utilisés ne sont pas aussi perfectionnés que ceux qui sont utilisés dans les 29 aéroports de catégorie I et de catégorie II.

Le président : Avez-vous un document qui énumère les différents aéroports au Canada et les différents niveaux de sécurité qui y sont assurés? Le débat semble graviter autour des

high-volume airports, which is reasonable, but we seldom talk about the smaller airports that do not have security systems of the same sophistication.

Mr. Grégoire: Passengers are screened at 89 airports. Baggage is screened at those airports.

The Chairman: How many airports are there in Canada?

Mr. Grégoire: Hundreds of airports, but those 89 include about 99 per cent of the travelling public by scheduled airlines.

The Chairman: What we would like to see is the list of how the first 89 break out and the list of the remaining hundreds.

Mr. Grégoire: We only have a list of those airports for which Stats Canada compiles statistics.

The Chairman: Give us the list that you have.

Mr. Grégoire: All right. The latest list we have is for 2005. We have the number of passengers and the number of aircraft movements at all the airports. The top eight airports are the most important, of course, along with the next 21. Those 29 airports carry the largest share of all the travelling public in Canada.

The Chairman: We understand that, but we would like to have the full picture.

Senator Day: Thank you very much for the detail in which you have outlined the process for your transportation security clearance. I would like to go through it again. I do not know whether I will follow the chart that you have given me or the narrative, but I would like to get a better feeling for the process of obtaining a transportation security clearance.

You said the applicant goes to the Pass Control Office. Is there a Pass Control Office at every airport and every marine site or just at certain ones?

Mr. Grégoire: Just certain ones. For now, there is a Pass Control Office at all of the Class I airports. Each of these airports is equipped with a sophisticated electronic system, where the fingerprints and the photos of each applicant are taken electronically and digitized on the spot.

Senator Day: I will get to what they do. First, I want to understand what the Pass Control Office is. They are employees of Transport Canada; is that correct?

Mr. Grégoire: No, they are employees of the airport. According to the legislation, the airports are responsible for the access to their premises. It is the same with the ports. The airport Pass Control Office is located at the airports and is staffed by airport staff.

In Montreal, for instance, this is under the responsibility of the director of security of the airport, which reports to the VP of operations of the airport. The Pass Control Office is located in the terminal at a place where all the employees who go to the airport can have easy access.

aéroports à fort volume, ce qui est raisonnable, mais il est rarement question des petits aéroports qui n'ont pas un système de sécurité aussi perfectionné.

M. Grégoire : On effectue une inspection des passagers dans les 89 aéroports. Il en va de même pour les bagages.

Le président : Combien d'aéroports y a-t-il au Canada?

M. Grégoire : Des centaines d'aéroports, mais les 89 dont nous parlons représentent 99 p. 100 environ du public qui utilise les compagnies aériennes de transport régulier.

Le président : Ce que nous aimerions avoir, c'est la liste ventilée des premiers 89 aéroports et la liste des 100 autres.

M. Grégoire : Nous ne disposons que d'une liste des aéroports pour lesquels Statistique Canada recueille des données.

Le président : Donnez-nous ce que vous avez.

M. Grégoire : Fort bien. La liste la plus récente date de 2005. Nous avons le nombre de passagers et le nombre de mouvements d'aéronefs à tous les aéroports. Les huit premiers aéroports sont les plus importants, naturellement, de même que les 21 suivants. Ces 29 aéroports représentent la plus grande partie du public voyageur au Canada.

Le président : Nous en sommes conscients, mais nous aimerions tout de même avoir un tableau complet.

Le sénateur Day : Je vous suis très reconnaissant d'avoir expliqué en détail le processus d'habilitation de sécurité. J'aimerais que nous le passions en revue ensemble. J'ignore si je vais suivre le tableau que vous m'avez fourni ou le texte, mais j'aimerais pouvoir me faire une meilleure idée du processus suivi pour obtenir une habilitation de sécurité de transport.

Vous avez dit que le demandeur s'adresse au Bureau de contrôle des laissez-passer. Y a-t-il un Bureau de contrôle des laissez-passer dans chaque aéroport et chaque port, ou seulement dans certains d'entre eux?

M. Grégoire : Seulement dans certains d'entre eux. Actuellement, il y a un Bureau de contrôle des laissez-passer dans tous les aéroports de catégorie I. Chacun d'entre eux est doté d'un système électronique perfectionné qui permet de prendre électroniquement les empreintes et les photos de chaque demandeur et de les numériser immédiatement sur place.

Le sénateur Day : Nous en viendrons à ce qu'ils font, mais auparavant j'aimerais comprendre ce qu'est un Bureau de contrôle des laissez-passer. Ce sont des employés de Transports Canada?

M. Grégoire : Non, ce sont des employés de l'aéroport. Aux termes de la loi, les aéroports sont responsables de veiller à l'accès sur les lieux qui leur appartiennent. Il en va de même pour les ports. Le Bureau de contrôle de laissez-passer est situé dans l'aéroport et doté d'employés de l'aéroport.

Ainsi, à Montréal, il relève de la responsabilité du directeur de la sécurité de l'aéroport qui rend des comptes au vice-président des opérations de l'aéroport. Le Bureau de contrôle de laissez-passer est situé dans le terminal, en un lieu auquel tous les employés qui se rendent à l'aéroport ont facilement accès.

Senator Day: With respect to marine facilities, you indicate that you will be introducing the same process at ports that you now have at airports. In the smaller ones, presumably the individual will have to go to a Pass Control Office of another airport or another marine facility?

Mr. Grégoire: We also have those machines at our regional offices in Transport Canada. However, we are in the process of installing such machines at the major ports in Canada — Halifax, Montreal and Vancouver. As we have indicated before, this is where the program will first start, but the regulation is not completed yet.

We prepublished in *Canada Gazette*, Part I, on July 1. We hope to come up with the final regulation in Part II in the near future. The enrolment of the port workers will occur approximately one year following the *Canada Gazette* Part II promulgation.

Senator Day: We are talking about small airports that are not classified as Class I or Class II.

Mr. Grégoire: Yes. In the small airports, someone from airport staff is in charge of that job, but we have not provided the larger, more sophisticated machine to digitize fingerprints and photos. A photo is taken and the fingerprints are put on paper. Sometimes we can use RCMP offices in small localities to take those fingerprints. All of that information is sent to our office in Ottawa, where all of the paper is digitized and processed electronically with the RCMP and CSIS.

Senator Day: Obviously, more work is to be done in this regard. In the interim you have some alternate ways of handling things. I would assume that you would tell us in due course when you have that fully implemented.

Mr. Grégoire: There is no immediate plan over the short term to install the sophisticated machines at small airports because the volume does not justify it. You may have only 20 to 90 people working at such airports and requiring passes while at larger airports in Montreal, Vancouver and Toronto, for example, tens of thousands of people require the passes.

Senator Day: I understand it will be a little less convenient in the smaller locations, but our concern is that the same level of security be provided. Are you satisfied with the alternate means of using the Transport Canada office?

Mr. Grégoire: We have no fixed date for the implementation of biometrics at small airports. It is all a matter of risk management and assessment, but we are looking at it to determine exactly where we should have the program.

Le sénateur Day : En ce qui concerne les installations portuaires, vous avez précisé que vous mettriez en place le même processus que celui qui est actuellement utilisé dans les aéroports. Dans les petits ports, on peut supposer que le demandeur devra se présenter à un Bureau de contrôle des laissez-passer d'un autre aéroport ou d'un autre port?

M. Grégoire : Nous avons aussi cet équipement dans nos bureaux régionaux de Transports Canada. Cependant, nous sommes en train d'en installer dans les grands ports du Canada — à Halifax, à Montréal et à Vancouver. Comme nous l'avons dit tout à l'heure, c'est là que le programme connaîtra ses débuts, mais la réglementation n'est pas encore tout à fait au point.

Nous avons fait une publication préalable dans la Partie I de la *Gazette du Canada*, le 1^{er} juillet. Nous espérons pouvoir publier la version définitive du règlement dans la partie II sous peu. Les cartes commenceront à être émises aux employés des ports un an environ après la promulgation dans la partie II de la *Gazette du Canada*.

Le sénateur Day : Nous parlons de petits aéroports qui ne sont pas inclus dans la catégorie I et la catégorie II.

M. Grégoire : Oui. Dans les petits aéroports, un membre du personnel de l'aéroport est chargé d'accomplir ce travail, mais nous n'avons pas encore fourni l'appareil plus gros et plus perfectionné qui permet de numériser les empreintes et les photos. Une photo est prise et les empreintes sont reproduites sur papier. Parfois, nous pouvons utiliser les bureaux de la GRC dans certaines petites localités pour prendre des empreintes. Toutes ces données sont transmises à notre bureau d'Ottawa, où toutes les données papier sont numérisées et traitées électroniquement avec l'aide de la GRC et du SCRS.

Le sénateur Day : Il est clair qu'il faut faire davantage à cet égard. Entre-temps, vous avez d'autres façons de traiter les choses. Je présume que vous nous direz en temps et lieu à quel moment ce système sera entièrement implanté.

M. Grégoire : Il n'y a aucun plan à court terme pour l'installation des appareils perfectionnés aux petits aéroports, parce que le volume ne le justifie pas. Seulement 20 à 90 personnes peuvent travailler à ces endroits et avoir besoin de laissez-passer, tandis que dans les grands aéroports comme ceux de Montréal, Vancouver et Toronto, des dizaines de milliers de personnes ont besoin de laissez-passer.

Le sénateur Day : Je comprends que ce sera un peu moins pratique dans les petites installations, mais nous souhaitons que le même niveau de sécurité soit assuré. Êtes-vous satisfait de la solution de rechange qui consiste à utiliser le bureau de Transports Canada?

M. Grégoire : Aucune date n'a été fixée pour l'installation d'appareils d'authentification biométrique aux petits aéroports. C'est une question de gestion et d'évaluation des risques, mais nous examinons la chose afin de déterminer exactement à quel endroit le programme devrait être mis en œuvre.

Senator Moore: The airport Pass Control Offices and the necessary equipment are in the eight major airports.

Mr. Grégoire: As well, they are in the 21 Class II airports, but they do not have the sophisticated machinery to take the photos and fingerprints. There is an office at each of the 21 Class II airports, but they cannot collect the data electronically.

Senator Moore: How, then, does it work?

Mr. Grégoire: The photos and fingerprints are taken manually on paper at those airports. That information is digitized and processed afterwards.

The Chairman: You mentioned "sophisticated equipment." Each American customs post set up at the seven or so Canadian airports has a camera that is similar to the one you might have on top of your computer. You just put the finger on it and it will take a digitized fingerprint. The cost of that is \$200.

Mr. Grégoire: We do not charge for the processing.

The Chairman: The processing is zero, but the equipment is \$200.

Mr. Grégoire: No, the equipment has cost us hundreds of thousands of dollars, with the communication equipment. It is compatible with the RCMP equipment and all of the data is transmitted electronically.

The Chairman: I understand that, but the machine that the American's use to take the person's picture is identical to the one that I have on top of my computer. The fingerprint reader is identical to the one I have to turn on my computer. The Americans read fingerprints digitally and can transmit them for about a \$200.

Mr. Grégoire: Maybe so, but not likely for the volume that we are talking about at major airports.

The Chairman: We were talking about the smaller airports where only 20 to 90 people require Restricted Area Passes.

Mr. Grégoire: This is not a security issue but it is a processing issue. Currently, the information is collected on paper and processed later. If you are interested in improving the processing time, that is not a security issue.

Senator Day: It is a security issue if the level of verification is less at certain airports or seaports than it is at others. That is what we are trying to establish. I have heard your answer and I do not think we need to pursue that line now. However, the committee would be interested in being kept up to date on your risk assessment and the implementation of the processes in the smaller areas.

Le sénateur Moore : Les bureaux de contrôle des laissez-passer et l'équipement nécessaire se trouvent dans les huit grands aéroports.

M. Grégoire : Ils se trouvent également dans les 21 aéroports de catégorie II, mais ils n'ont pas les appareils perfectionnés pour prendre les photos et les empreintes digitales. Il y a un bureau à chacun des 21 aéroports de catégorie II, mais il ne peut recueillir les données électroniquement.

Le sénateur Moore : Comment cela fonctionne, alors?

M. Grégoire : Les photographies et les empreintes digitales sont prises manuellement sur papier à ces aéroports. Ces données sont numérisées et traitées par la suite.

Le président : Vous avez parlé d'appareils perfectionnés. Chaque poste de douane américaine établi aux sept aéroports canadiens, environ, est doté d'une caméra semblable à celle que vous avez peut-être au-dessus de votre ordinateur. Vous mettez simplement le doigt sur l'appareil, et une empreinte numérisée est prise. Le coût est de 200 dollars.

M. Grégoire : Nous ne demandons aucun frais pour le traitement.

Le président : Le traitement est gratuit, mais l'équipement coûte 200 dollars.

M. Grégoire : Non, l'équipement nous a coûté des centaines de milliers de dollars, avec le matériel de communication. Il est compatible avec celui de la GRC, et toutes les données sont transmises électroniquement.

Le président : Je comprends, mais l'appareil que les Américains utilisent pour prendre une photo est identique à celui qui se trouve au-dessus de mon ordinateur. Le lecteur d'empreinte digitale est identique à celui que j'utilise pour mettre mon ordinateur en marche. Les Américains lisent les empreintes digitales numériquement et peuvent les transmettre pour environ 200 dollars.

M. Grégoire : Peut-être bien, mais probablement pas pour le volume dont nous parlons aux grands aéroports.

Le président : Nous parlions des petits aéroports où seulement 20 à 90 personnes ont besoin de laissez-passer de zone réglementée.

M. Grégoire : Il ne s'agit pas d'une question de sécurité, mais d'une question de traitement. À l'heure actuelle, l'information est recueillie sur papier et traitée par la suite. Si vous voulez améliorer le temps de traitement, ce n'est pas une question de sécurité.

Le sénateur Day : C'est une question de sécurité si le niveau de vérification est moindre à certains aéroports ou à certaines installations portuaires qu'ailleurs. C'est ce que nous essayons d'établir. J'ai entendu votre réponse et je ne crois pas qu'il soit nécessaire de poursuivre dans cet ordre d'idée pour l'instant. Toutefois, le comité aimerait qu'on le tienne au courant de votre évaluation des risques et de la mise en œuvre des processus dans les petites installations.

The transportation security clearance happens before any card is issued, so it is important for us to understand what you have done before CATSA issues any cards. Is a new employee at an airport subject to obtaining a transportation security clearance?

Mr. Grégoire: Are you talking about any applicant in general? Anyone who needs access to the restricted area will need a pass, and if they need a pass, then they need the clearance first.

Senator Day: Are people offered jobs and then screened or are they screened at the application stage?

Mr. Grégoire: They have to be offered a job at an airport before any screening is done. However, the position is conditional on the applicant obtaining the transportation security clearance. We do refuse security clearances. If an applicant is promised a permanent job but he or she cannot obtain the security clearance, then the person cannot work in a restricted area.

Senator Day: An airport will offer a person a job and then send them to the airport Pass Control Office.

Mr. Grégoire: To clarify, this applies not only to airport staff but also to airline employees and employees of other companies whose work requires them to be in restricted areas. All of those potential employees are sent to the Pass Control Office, which is managed by the airport.

Senator Day: Have you been doing this since 1982?

Mr. Grégoire: Since 1986.

Senator Day: Is there any history of individuals being hired subject to the transportation security clearance who have been able to work in the interim? Has anyone ever begun work in a restricted area before the transportation security clearance has been completed?

Mr. Grégoire: Yes. I would say that over the years the system has become more rigid. There was a time when people were given a temporary pass immediately upon acceptance of their application for employment. Today, we have another process whereby we verify the initial information quickly and if that shows no risk then we can issue a temporary pass. If any risk is indicated, then a temporary pass is not to be issued.

Senator Day: What kind of check can be performed quickly to determine the risk factor?

Mr. Grégoire: We perform electronic checks with the RCMP and CSIS.

L'habilitation de sécurité en matière de transport a lieu avant qu'un laissez-passer ne soit délivré, alors il est important que nous comprenions ce que vous avez fait avant que l'ACSTA ne délivre un quelconque document. Un nouvel employé dans un aéroport peut-il obtenir une habilitation de sécurité en matière de transport?

M. Grégoire : Parlez-vous de n'importe quel demandeur en général? Quiconque doit avoir accès à une zone réglementée doit détenir un laissez-passer et, dans ce cas, cette personne devra d'abord obtenir une habilitation.

Le sénateur Day : La vérification de sécurité est-elle faite après qu'un emploi est offert ou au moment où la personne présente sa demande d'emploi?

M. Grégoire : Un emploi doit être offert dans un aéroport avant que la vérification ne soit faite. Toutefois, le poste est conditionnel à l'obtention d'une habilitation de sécurité en matière de transport. Il nous arrive de refuser pareille habilitation. Si un emploi permanent est offert, mais que le postulant ne peut obtenir l'habilitation de sécurité, il ne peut travailler dans une zone réglementée.

Le sénateur Day : Un aéroport offrira un emploi à une personne et l'enverra ensuite au bureau de contrôle des laissez-passer de l'aéroport.

M. Grégoire : En guise de précision, cette mesure s'applique non seulement au personnel de l'aéroport, mais aussi aux employés des compagnies aériennes et aux employés des autres entreprises qui, de par leurs fonctions, doivent pénétrer dans les zones réglementées. Tous ces employés éventuels sont envoyés au bureau de contrôle des laissez-passer, qui est géré par l'aéroport.

Le sénateur Day : Faites-vous cela depuis 1982?

M. Grégoire : Depuis 1986.

Le sénateur Day : Est-il déjà arrivé que des personnes soient embauchées sous réserve de l'obtention de l'habilitation de sécurité de transport et qu'elles aient pu travailler entre-temps? Est-il déjà arrivé qu'une personne commence à travailler dans une zone réglementée avant d'avoir obtenu l'habilitation de sécurité de transport?

M. Grégoire : Oui. Je dirais que le système est devenu plus rigide au fil des années. À une certaine époque, on donnait aux gens des laissez-passer temporaires immédiatement après avoir accepté leur demande d'emploi. Aujourd'hui, nous procédons différemment, c'est-à-dire que nous vérifions rapidement l'information initiale et si aucun risque n'apparaît, nous pouvons délivrer un laissez-passer temporaire. Si un risque quelconque est signalé, nous ne délivrons pas de laissez-passer temporaire.

Le sénateur Day : Quel type de vérification peut être effectué rapidement pour déterminer le facteur de risque?

M. Grégoire : Nous effectuons des vérifications électroniques auprès de la GRC et du SCRS.

Senator Day: Perhaps we could explore that. The person has filled out an application form, provided you with five years of history, a fingerprint and a photograph, after which you send the fingerprint to the RCMP.

Mr. Grégoire: Yes.

Senator Day: What does the RCMP do with that information? What does the RCMP do for the airport?

Mr. Grégoire: The RCMP does this not for the airport but as part of a joint program with CSIS and Transport Canada, the funding for which comes from the centre. The RCMP enter the fingerprints and names into their databases to determine whether the person has a criminal record. Names can change but fingerprints cannot change, and that is why they are checked in the criminal records fingerprint database.

Senator Day: The RCMP does not have a database of fingerprints of everyone living in Canada. They have only a database of fingerprints of people who have been charged in the past with an offence and thus fingerprinted.

Mr. Grégoire: Exactly, but that is only a first check of many.

Senator Day: This is an electronic check of the applicant's fingerprints against the RCMP's database.

Mr. Grégoire: Yes.

Senator Day: What other test does the RCMP perform?

Mr. Grégoire: CSIS also performs a security assessment check.

Senator Day: I would like to finish with the RCMP first. What else does the RCMP do?

Mr. Grégoire: The RCMP performs a CPIC level 1 check.

Transport Canada goes through a CPIC level 2 check, which gives us only the criminal record that a person may have. The RCMP goes further. In spring of 2004, we signed a memorandum of understanding with the RCMP for the sharing of criminal linkages information. The RCMP check will determine whether the person has a criminal record, but they will also determine whether the person is under operational investigation. The RCMP will determine whether the person is linked to organized crime, which we do not have access to at Transport Canada.

Senator Day: The Canadian Police Information Centre check, which the RCMP conducts, is called CPIC level 1 or level 2?

Mr. Grégoire: Transport Canada conducts a level 2 check and the RCMP conducts a level 1 check. We are not a police force.

Le sénateur Day : Arrêtons-nous sur cet aspect. La personne a rempli une demande d'emploi, vous a donné un historique de cinq ans, des empreintes digitales et une photographie, après quoi vous envoyez les empreintes à la GRC.

M. Grégoire : Oui.

Le sénateur Day : Que fait la GRC avec cette information? Que fait la GRC pour l'aéroport?

M. Grégoire : La GRC ne rend pas ce service pour l'aéroport, mais bien dans le cadre d'un programme conjoint avec le SCRS et Transports Canada, dont le financement vient du centre. La GRC entre les empreintes digitales et les noms dans ses bases de données pour vérifier si la personne en question a un casier judiciaire. Les noms peuvent changer, mais pas les empreintes digitales, et c'est pourquoi les vérifications sont faites dans la base de données des empreintes digitales liées aux casiers judiciaires.

Le sénateur Day : La GRC ne possède pas une base de données des empreintes digitales de toutes les personnes vivant au Canada. Elle a seulement une base de données des empreintes digitales des gens qui ont été accusés d'une infraction par le passé et dont les empreintes digitales ont été prélevées.

M. Grégoire : Exactement, mais ce n'est qu'une première vérification parmi bien d'autres.

Le sénateur Day : Il s'agit d'une vérification électronique des empreintes digitales du demandeur dans la base de données de la GRC.

M. Grégoire : Oui.

Le sénateur Day : Quel autre test est effectué par la GRC?

M. Grégoire : Le SCRS effectue également une évaluation de sécurité.

Le sénateur Day : J'aimerais en finir d'abord avec la GRC. Que fait-elle d'autre?

M. Grégoire : La GRC effectue une vérification de niveau 1 du CIPC.

Transports Canada effectue une vérification de niveau 2 du CIPC, ce qui nous donne seulement le casier judiciaire qu'une personne peut avoir. La GRC va plus loin. Au printemps 2004, nous avons signé un protocole d'entente avec la GRC pour le partage des renseignements liés aux crimes. La vérification de la GRC permettra de déterminer si la personne a un casier judiciaire, mais aussi si la personne fait l'objet d'une enquête opérationnelle. La GRC déterminera si la personne est liée au crime organisé, ces données n'étant pas accessibles à Transports Canada.

Le sénateur Day : La vérification du Centre d'information de la police canadienne, que la GRC effectue, s'appelle vérification de niveau 1 ou 2 du CIPC?

M. Grégoire : Transports Canada effectue une vérification de niveau 2, tandis que la GRC effectue une vérification de niveau 1. Nous ne sommes pas une force policière.

Senator Day: I understand, but this database of the Canadian Police Information Centre is an electronic check of a name?

Mr. Grégoire: Yes.

Senator Day: They will check a name and then come back to Transport Canada and say they have no record of this name or that this person had an offence in the past.

Mr. Grégoire: Exactly.

Senator Day: Who makes the determination as to whether an offence or conviction is relevant?

Mr. Grégoire: If there is a criminal record or a conviction of any kind, then we have a committee within Transport Canada determine if that person represents a risk to transportation security. We cannot refuse a person just because the person has a criminal record, which explains why a number of applicants obtain security clearances even though they have a criminal record. The legislation is very precise. The person has to be a threat to transportation security.

Senator Day: Transport Canada conducts the CPIC level 2 test and information comes back on the fingerprint database and criminal record.

Mr. Grégoire: The fingerprint database will give the numbers of criminal files. Then we can go in and see the offences.

Senator Day: What does CSIS do for Transport Canada?

Mr. Grégoire: CSIS does an indices check.

Senator Day: I saw that you put it in quotation marks. Could you explain to me what an indices check is?

Mr. Grégoire: I would suggest that for those details you ask representatives of the RCMP or CSIS. Fundamentally, CSIS will tell us if they think a person is linked to terrorism or if a person represents a threat to national security, using the definition in their legislation. If that is the case, CSIS will send us that information and then we will tell the applicant that we are refusing to deliver a security clearance based on CSIS information.

Senator Day: The Pass Control Office sends an application form with a fingerprint, a photograph and a name with a five-year history. What does CSIS use to check their index?

Mr. Grégoire: To begin with, there is a computer check, which is done within 48 to 72 hours.

Senator Day: Against the name of the applicant?

Mr. Grégoire: Yes, and date of birth. If there is a red flag, then CSIS will investigate.

Le sénateur Day : Je comprends, mais cette base de données du Centre d'information de la police canadienne permet d'effectuer une recherche électronique d'un nom?

M. Grégoire : Oui.

Le sénateur Day : Le centre fera une vérification à partir du nom et dira ensuite à Transports Canada qu'aucun casier ne correspond à ce nom ou que cette personne a commis une infraction par le passé.

M. Grégoire : Exactement.

Le sénateur Day : Qui détermine si une infraction ou une déclaration de culpabilité est pertinente?

M. Grégoire : S'il y a un casier judiciaire ou une déclaration de culpabilité quelconque, un comité de Transports Canada détermine alors si la personne visée représente un risque pour la sécurité du transport. Nous ne pouvons refuser une personne simplement parce qu'elle a un casier judiciaire, ce qui explique pourquoi un certain nombre de demandeurs obtiennent des habilitations de sécurité même s'ils ont un casier judiciaire. La loi est très précise. La personne doit constituer une menace à la sécurité du transport.

Le sénateur Day : Transports Canada effectue la vérification de niveau 2 du CIPC et reçoit des renseignements à partir de la base de données des empreintes digitales et des casiers judiciaires.

M. Grégoire : La base de données des empreintes digitales donnera le numéro des casiers judiciaires. Nous pouvons alors vérifier quelles infractions ont été commises.

Le sénateur Day : Que fait le SCRS pour Transports Canada?

M. Grégoire : Le SCRS fait une recherche dans l'index.

Le sénateur Day : J'ai remarqué que vous aviez mis cela entre guillemets dans la version anglaise. Pouvez-vous m'expliquer en quoi consiste pareille recherche?

M. Grégoire : Pour obtenir ces précisions, je vous suggère d'interroger des représentants de la GRC ou du SCRS. Essentiellement, le SCRS nous indiquera s'il croit qu'une personne est liée au terrorisme ou si elle représente une menace pour la sécurité nationale, selon la définition qui se trouve dans la loi qui le régit. Le cas échéant, le SCRS nous enverra cette information, puis nous informerons le demandeur que nous refusons de délivrer une habilitation de sécurité à la lumière des renseignements fournis par le SCRS.

Le sénateur Day : Le Bureau de contrôle des laissez-passer envoie une demande d'emploi avec des empreintes digitales, une photographie, le nom du demandeur et un historique de cinq ans. De quoi se sert le SCRC pour effectuer une recherche dans son index?

M. Grégoire : Pour commencer, une recherche informatique est effectuée, ce qui se fait dans un intervalle de 48 à 72 heures.

Le sénateur Day : À partir du nom du demandeur?

M. Grégoire : Oui, et sa date de naissance. Si un drapeau rouge apparaît, alors le SCRS fera une enquête.

Senator Day: However, if there is no red flag for an applicant from some place in Canada, CSIS merely conducts the computer check?

Mr. Grégoire: To my knowledge, yes. If there is a red flag, CSIS does much more.

Senator Day: The red flag could be a name that pops up that causes CSIS some concern.

Mr. Grégoire: Yes.

Senator Day: What does Transport Canada do with respect to this five-year history, if anything?

Mr. Grégoire: We introduced the five-year history in 2004 as part of improving our background check process. We request that the person has five years of verifiable information. If someone has been in Canada all his life but for the last three years has been travelling abroad, we will want to know where the person was and what the person was doing. If he or she is a newcomer to Canada, it is the same situation. If we do not have access to five years of information, we will ask the applicant to provide additional information. For example, if someone said that he has been teaching at the London School of Economics, we will call the school and speak to the human resources people to verify this information ourselves.

Senator Day: Do you verify that information with respect to every applicant?

Mr. Grégoire: We only verify information for applicants who do not have five years of continuous stay in Canada.

Senator Day: For everyone who has been outside of Canada during part or all of the five years, do you specifically have a Transport Canada team verify that information?

Mr. Grégoire: Yes, if the absence was more than 90 days.

Senator Day: In the event that an applicant was not out of Canada in the five-year period, is anything done?

Mr. Grégoire: These are the checks with the other documents that I mentioned before.

Senator Day: Transport Canada does not do anything for those individuals, and you do not feel you need to?

Mr. Grégoire: Exactly.

Senator Day: You mentioned "if applicable" in relation to immigration. That would only be in the event that in giving their history a person indicates that he or she was not a Canadian citizen throughout the five-year period or that he or she has recently become a Canadian citizen?

Mr. Grégoire: Any immigrants.

Senator Day: What do you do with Immigration Canada?

Mr. Grégoire: We send the file to Immigration Canada. We also have an MOU with Immigration Canada for the sharing of information. In cases where an applicant is a permanent resident,

Le sénateur Day : Toutefois, s'il n'y a aucun drapeau rouge à aucun endroit au Canada concernant cette personne, le SCRS effectue simplement une recherche informatique?

M. Grégoire : À ma connaissance, oui. Si un drapeau rouge apparaît, le SCRS fera bien davantage.

Le sénateur Day : Le drapeau rouge pourrait être un nom qui apparaît et qui soulève certaines préoccupations au SCRS.

M. Grégoire : Oui.

Le sénateur Day : Que fait Transports Canada avec l'historique de cinq ans?

M. Grégoire : Nous avons exigé l'historique de cinq ans en 2004 afin d'améliorer la vérification des antécédents. Nous demandons à la personne de présenter cinq ans d'information vérifiable. Si une personne a vécu au Canada toute sa vie, mais qu'elle a voyagé à l'étranger au cours des trois dernières années, nous voulons savoir où elle a été et ce qu'elle a fait. C'est la même chose pour un nouvel arrivant. Si nous n'avons pas accès à cinq ans d'information, nous demanderons au demandeur de fournir de plus amples renseignements. Par exemple, si une personne dit avoir enseigné au London School of Economics, nous communiquons avec l'établissement et nous parlons avec les responsables des ressources humaines pour vérifier ces renseignements nous-mêmes.

Le sénateur Day : Vérifiez-vous cette information pour tous les demandeurs?

M. Grégoire : Nous vérifions l'information seulement pour les demandeurs qui ne sont pas restés au Canada pendant cinq années continues.

Le sénateur Day : Si une personne est allée à l'étranger durant une partie ou la totalité des cinq années, est-ce qu'une équipe de Transports Canada vérifie cette information?

M. Grégoire : Oui, si la personne s'est absentée pendant plus de 90 jours.

Le sénateur Day : Si le demandeur est resté au Canada pendant la période de cinq ans, fait-on quelque chose?

M. Grégoire : Il y a les vérifications faites avec les autres documents dont j'ai parlé tout à l'heure.

Le sénateur Day : Transports Canada ne fait rien pour ces personnes, et vous ne croyez pas que ce soit nécessaire?

M. Grégoire : Exactement.

Le sénateur Day : Vous précisez « s'il y a lieu » en parlant de l'immigration. Les vérifications sont faites seulement si une personne indique dans l'historique qu'elle n'avait pas la citoyenneté canadienne durant les cinq années ou qu'elle l'a obtenue récemment?

M. Grégoire : Tous les immigrants.

Le sénateur Day : Que faites-vous avec Immigration Canada?

M. Grégoire : Nous envoyons le dossier à Immigration Canada. Nous avons également un protocole d'entente avec ce ministère pour le partage de données. Si le demandeur est un

a naturalized citizen or a foreign national, we will transmit to CIC the applicant's name, date of birth, date of arrival in Canada and/or immigration or citizenship reference numbers. CIC will then conduct checks against its field operation support system and global case management system to confirm that the information provided by an applicant matches the information contained in the CIC database. CIC then confirms the individual's status by secure electronic communication through the Transport Canada intelligence group.

Senator Day: We have gone through the list of all the checks that you do. How long does this take? How long does it take for someone to go to the Pass Control Office, submit to the fingerprinting and photograph, et cetera, until they are told that they have clearance?

Mr. Grégoire: It can take two weeks if everything is fine, and it can take up to three months if there are a number of red flags.

Senator Day: If there are no red flags, is the average about two weeks?

Mr. Grégoire: It is two to three weeks if there are no red flags. I emphasize that.

Senator Day: I can understand that if there are red flags you must find out what they are.

For those uncomplicated cases, have you calculated roughly what the process costs are per applicant? Who pays for that?

Mr. Grégoire: This is part of our A base. Yes, we have calculated this, but I do not have the numbers with me now. I can provide this to the committee if senators are interested. When we wanted to introduce the program in the marine environment, we sought funds for the centre and we were allocated money — Transport Canada, the RCMP and CSIS — to fund this program. We have costs for each applicant, multiplied by the number of people we deal with. We process about 40,000 clearances per year at this point in time.

The Chairman: Just for clarification, Mr. Grégoire, explain to the audience what "A base" is.

Mr. Grégoire: The reference level of our budget.

The Chairman: The government pays for it, is what you are saying.

Mr. Grégoire: Yes.

Senator Day: Until now, we have been talking about transportation security clearance, not about a card being issued, but prerequisite to that.

Mr. Grégoire: Yes, but the process finishes there. If I tell you that you do not have a security clearance, you will not have a pass either.

résident permanent, un citoyen naturalisé canadien ou un ressortissant étranger, nous allons transmettre à CIC son nom, sa date de naissance, la date de son arrivée au Canada et/ou les numéros de référence de l'immigration ou de la citoyenneté. CIC effectuera alors des vérifications en utilisant son système de soutien des opérations des bureaux locaux et son système mondial de gestion des cas pour confirmer que l'information fournie par le demandeur correspond à l'information qui se trouve dans la base de données de CIC. CIC confirme alors le statut de cette personne par une voie de communication électronique protégée, par l'intermédiaire du groupe de renseignement de Transports Canada.

Le sénateur Day : Nous avons vu toute la liste des vérifications que vous faites. Combien de temps cela prend-il? Combien de temps s'écoule entre le moment où une personne se rend au Bureau de contrôle des laissez-passer, soumet ses empreintes digitales et sa photographie, et cetera, et le moment où elle apprend qu'elle a l'habilitation de sécurité?

M. Grégoire : Cela peut prendre deux semaines si tout va bien, ou jusqu'à trois mois s'il y a un certain nombre de drapeaux rouges.

Le sénateur Day : S'il n'y a pas de drapeau rouge, la moyenne est d'environ deux semaines?

M. Grégoire : Il faut de deux à trois semaines s'il n'y a pas de drapeau rouge. Je tiens à le souligner.

Le sénateur Day : Je peux comprendre que s'il y a des drapeaux rouges, vous devez trouver ce dont il s'agit.

Pour les cas qui ne sont pas compliqués, avez-vous calculé, en gros, combien coûte le processus pour chaque demandeur? Qui paie la facture?

M. Grégoire : Ces coûts sont absorbés par notre budget de services votés. Oui, nous avons fait ce calcul, mais je n'ai pas les chiffres ici. Je peux les fournir au comité si les sénateurs le souhaitent. Lorsque nous avons voulu implanter le programme dans le secteur maritime, nous avons demandé des fonds pour le centre et nous avons reçu de l'argent — Transports Canada, la GRC et le SCRS — pour financer ce programme. Nous avons les coûts pour chaque demandeur, multipliés par le nombre de personnes dont nous nous occupons. Nous traitons environ 40 000 demandes d'habilitation par année, à l'heure actuelle.

Le président : À titre de précision, monsieur Grégoire, veuillez expliquer en quoi consiste un budget de services votés.

M. Grégoire : C'est le niveau de référence de notre budget.

Le président : Le gouvernement assume ces dépenses, c'est ce que vous dites.

M. Grégoire : Oui.

Le sénateur Day : Jusqu'à présent, nous avons parlé de l'habilitation de sécurité en matière de transport, non pas de la délivrance d'un laissez-passer, mais des étapes préalables.

M. Grégoire : Oui, mais le processus s'arrête là. Si je vous dis que vous n'avez pas d'habilitation de sécurité, vous n'aurez pas de laissez-passer non plus.

Senator Day: Do you have any review of your clearance process, or is the five-year review built into the card holder?

Mr. Grégoire: No, it is independent. We have our own triggers in our databases for our own five-year internal review. As well, other triggers can be activated. For instance, if the RCMP — and they can do that any time during the course of the life of a person — provides us information that would trigger us to suspend or revoke a pass, then that file is looked at. However, if nothing happens, the file is reviewed after five years. Some airports have elected to change the pass every three years. They would call us to check if the security clearance is still valid. If we say it is valid but there are only two years left, they would not make the pass valid beyond the security clearance validity.

Senator Day: With respect to airports that have chosen to issue a card for three years, why would you not do a security clearance again at that time rather than wait for five years? Why the arbitrary choice of five years that does not fit in with someone else's need to conduct a security clearance every three years?

Mr. Grégoire: It is a risk management decision to do that every five years. The frequency is done in consultation with CSIS, the RCMP and other colleagues of other departments here in town. We questioned ourselves as to the frequency in the last two years because we wanted to improve the system. For the vast majority of people, five years is good enough.

The Chairman: In terms of the issuance of passes, I believe I heard you say that Transport Canada issues the passes.

Mr. Grégoire: No. We issue no pass. We issue our own pass for our own employees, but that is all the passes we issue.

The Chairman: You are saying you are responsible for what?

Mr. Grégoire: Security clearance.

The Chairman: Once you decide that there is a security clearance, then the airport authority issues the pass.

Mr. Grégoire: That is correct.

The Chairman: What discretion do they have to issue the passes once you have given the security clearance?

Mr. Grégoire: You mean if we do not issue a clearance, can they issue a card?

The Chairman: No. If you do issue a clearance, what discretion do they have, if any, to issue a pass?

Jean Barrette, Director, Security Operations, Transport Canada: As a matter of principle, any employee who applies for either a clearance or a Restricted Area Pass at an airport must substantiate the need and the purpose for them to be in a restricted area. That is supported by a pass application, duly

Le sénateur Day : Votre processus d'habilitation fait-il l'objet d'un examen, ou l'examen quinquennal est-il intégré à la réévaluation du titulaire de carte?

M. Grégoire : Non, c'est un processus indépendant. Nous avons nos propres déclencheurs dans nos bases de données pour notre examen interne quinquennal. Par ailleurs, d'autres déclencheurs peuvent être activés. Par exemple, si la GRC — elle peut le faire à n'importe quel moment dans la vie d'une personne — nous envoie des renseignements qui nous incitent à suspendre ou à révoquer un laissez-passer, alors ce dossier est examiné. Toutefois, si rien ne se produit, le dossier est examiné après cinq ans. Certains aéroports ont choisi de changer le laissez-passer tous les trois ans. Ils nous demandent de vérifier si l'habilitation de sécurité est encore valide. Si elle est encore valide mais pour deux autres années seulement, le laissez-passer ne sera pas valide au-delà de la date d'expiration de l'habilitation de sécurité.

Le sénateur Day : Concernant les aéroports qui ont choisi de délivrer un laissez-passer de trois ans, pourquoi ne faites-vous pas une vérification de sécurité à ce moment-là au lieu d'attendre cinq ans? Pourquoi choisir arbitrairement d'effectuer une vérification aux cinq ans alors que quelqu'un d'autre a besoin qu'une vérification de sécurité soit faite tous les trois ans?

M. Grégoire : Il a été décidé de le faire aux cinq ans dans le cadre de la gestion des risques. La fréquence est fixée en consultation avec le SCRS, la GRC et d'autres collègues d'autres ministères ici. Nous nous sommes posés la question au cours des deux dernières années parce que nous voulions améliorer le système. Pour la vaste majorité des gens, une vérification aux cinq ans est suffisante.

Le président : Je crois que vous avez dit que Transports Canada délivre les laissez-passer.

M. Grégoire : Non. Nous délivrons les laissez-passer de nos propres employés, c'est tout.

Le président : Vous êtes responsables de quoi?

M. Grégoire : De l'habilitation de sécurité.

Le président : Lorsque vous décidez de donner une habilitation de sécurité, l'autorité aéroportuaire délivre alors des laissez-passer.

M. Grégoire : C'est exact.

Le président : Quel pouvoir discrétionnaire l'autorité aéroportuaire a-t-elle pour délivrer les laissez-passer après que vous avez donné l'habilitation de sécurité?

M. Grégoire : Vous voulez savoir si elle peut délivrer un laissez-passer même si nous ne donnons pas l'habilitation?

Le président : Non. Si vous donnez l'habilitation, quel pouvoir discrétionnaire, s'il en est, a-t-elle pour délivrer un laissez-passer?

Jean Barrette, directeur, Opérations de sécurité, Transports Canada : En principe, tout employé qui demande une habilitation ou un laissez-passer de zone réglementée dans un aéroport doit justifier sa demande et indiquer pourquoi il doit se trouver dans une zone réglementée. Il présente une demande de laissez-passer,

supported by the employer. They must be subjected to the access clearance program, the transportation security program with Transport Canada, and the discretion that the airport exercises. The airport must ensure the employee only has access to those areas where they have a need and a right to be.

To give an example, if I am a cargo employee and work in the cargo warehouse at Toronto, I do not have a need nor can I substantiate being on the main air terminal apron of Pearson airport. Consequently, the responsibility and the discretion of the airport is to ensure that the zone is clearly indicated on the pass. The pass clearly provides the visible information that the individual is only entitled to be in that area.

In addition, when an employee is issued a Restricted Area Pass, they must sign terms and conditions upon issuance of that pass. For example, first, the pass is only to be used for the purpose of carrying out their work; second, that the pass is not to be issued to help someone else enter into the restricted area; and, third, that the pass must not be loaned to anyone. Those are the conditions of issuance.

I want to emphasize one point. A pass is not a right to an employee. A Restricted Area Pass is a privilege. For those employees who abuse the privileges of their pass, the airport manager, the airport authority, does have the discretion to pull that pass.

The Chairman: Keep in mind those points that you have just given us because we will come back to you later and ask you to explain how those are enforced.

Senator Meighen: I must be confused but I thought I heard you say, Mr. Grégoire, that you were dealing with Transport Canada employees only, not people who work at airports?

Mr. Grégoire: He asked me if we issue the passes, the cards themselves. We issue Transport Canada employee passes.

Senator Meighen: If I work for an airline, those passes come from the airport authority; is that correct?

Mr. Grégoire: Yes.

Senator Meighen: After you have given the security clearance?

Mr. Grégoire: Yes, sir.

The Chairman: Yet, the passes that are issued by Pearson airport may be used by a pilot in Trudeau airport.

Mr. Grégoire: For identification purposes, yes; to open doors, no.

laquelle est dûment approuvée par l'employeur. Tous sont assujettis au programme d'autorisation d'accès, au programme de sécurité dans les transports de Transports Canada et à la discrétion que l'aéroport exerce. Celui-ci doit s'assurer que l'employé n'a accès qu'aux zones où il doit se trouver et où il a le droit de se trouver.

Par exemple, si je suis un préposé au fret et que je travaille dans le magasin de fret de Toronto, je n'ai pas besoin d'être dans l'aire de trafic principale de l'aéroport Pearson et je ne peux justifier ma présence à cet endroit. En conséquence, la responsabilité et le pouvoir discrétionnaire de l'autorité aéroportuaire consistent à garantir que la zone est clairement indiquée sur le laissez-passer. L'information doit paraître bien visiblement sur le laissez-passer pour indiquer le secteur où cette personne est autorisée à circuler.

En outre, lorsqu'un employé reçoit un laissez-passer de zone réglementée, il doit signer les conditions inhérentes à la délivrance de ce document. Premièrement, le titulaire du laissez-passer ne l'utilise que pour l'exercice de ses fonctions; deuxièmement, le titulaire ne peut s'en servir pour aider quelqu'un d'autre à s'introduire dans une zone réglementée; troisièmement, le laissez-passer ne peut-être prêté à quiconque. Ce sont les conditions de délivrance.

J'aimerais souligner une chose. Un laissez-passer n'est pas un droit de l'employé. Un laissez-passer de zone réglementée est un privilège. Le gestionnaire de l'aéroport, l'autorité aéroportuaire a le pouvoir de retirer ce privilège à ceux qui en abusent.

Le président : Gardez en tête les points que vous venez de soulever parce que nous allons y revenir plus tard et vous demander d'expliquer comment ces mesures sont appliquées.

Le sénateur Meighen : Je dois être perdu, parce que j'ai cru que vous aviez dit, monsieur Grégoire, que vous vous occupiez seulement des employés de Transports Canada, et non des gens qui travaillent aux aéroports.

M. Grégoire : Il m'a demandé si nous délivrons les laissez-passer, les cartes. Nous délivrons les laissez-passer des employés de Transports Canada.

Le sénateur Meighen : Si je travaille pour une compagnie aérienne, c'est l'autorité aéroportuaire qui délivre mon laissez-passer; est-ce exact?

M. Grégoire : Oui.

Le sénateur Meighen : Après que vous avez donné l'habilitation de sécurité?

M. Grégoire : Oui.

Le président : Pourtant, les laissez-passer délivrés par l'aéroport Pearson peuvent être utilisés par un pilote à l'aéroport Trudeau.

M. Grégoire : À des fins d'identification, oui; pour ouvrir des portes, non.

Senator Atkins: Would it not make more sense to have a centralized system rather than Transport Canada having its system and the airlines, even though you provide the security clearance, having their system? Would it not make more sense to have it all under one central control?

Mr. Grégoire: Yes. This is why we are introducing the Restricted Area Identification Card. A central database will be linked to our security clearance database and all of the airports. It is a triangle. If we cancel the security clearance, this will be known by the central database held by CATSA and then will be transmitted to the airport to cancel the pass immediately and vice versa. If the airport cancels an employee or wants an employee to stop having access to some areas, this information will be relayed to CATSA and to us. This concept of one place will be there as soon as our new system is in place at the end of December.

The Chairman: Would I be correct in saying that after you have dealt with RCMP, CSIS and Immigration Canada, all you know for sure is that so far the authorities do not have any reason to be concerned about this individual?

Mr. Grégoire: Or that the individual does not represent a threat to transportation security.

The Chairman: How do you get to that conclusion on the basis of the information you have? No one certifies back that they are not a threat. The RCMP does not tell you this person is not a threat; they simply say that so far they have no reason to believe this is a bad person. How do you make that jump?

Mr. Grégoire: What is your real question?

The Chairman: Which word did you not understand?

Mr. Grégoire: Are you saying that we should interview the individual or we should make a further assessment?

The Chairman: I am not saying anything. You are telling us that they have told you that this person is not a threat.

Mr. Grégoire: Yes.

The Chairman: I have not heard any of them say that yet. The RCMP did not say the person was not a threat; CSIS did not say the person was not a threat; Immigration Canada did not say the person was not a threat. They only told you that they had no information.

Mr. Grégoire: Yes, but they will tell us if there is threat. If they tell us nothing, it means they have nothing. If they think a person is a threat to transportation security, they will tell us.

The Chairman: No, you said they would tell you if they did not know anything about the person. That did not say anything about whether or not the person had plans that they were not aware of.

Le sénateur Atkins : Ne serait-il pas plus logique d'avoir un système centralisé au lieu que Transports Canada et les compagnies aériennes aient leur propre système, bien que ce soit vous qui donniez les habilitations de sécurité? Ne serait-il pas plus logique d'avoir un seul contrôle central?

M. Grégoire : Oui. C'est pourquoi nous adoptons la carte d'identité pour les zones réglementées. Une base de données centrale sera liée à notre base de données des habilitations de sécurité et tous les aéroports. C'est un triangle. Si nous annulons l'habilitation de sécurité, cette information sera connue de la base centrale de l'ACSTA, qui la transmettra à l'aéroport pour que le laissez-passer soit annulé immédiatement, et vice-versa. Si l'aéroport annule le laissez-passer d'un employé ou souhaite qu'un employé n'ait plus accès à certains secteurs, cette information sera transmise à l'ACSTA et à nous. Cette idée de centralisation se concrétisera dès que notre nouveau système sera en place, à la fin de décembre.

Le président : Ai-je raison de dire qu'après avoir traité avec la GRC, le SCRS et Immigration Canada, tout ce dont vous êtes certains, c'est que les autorités n'ont jusqu'à présent aucune raison de s'inquiéter de tel ou tel individu?

M. Grégoire : Ou que cet individu ne représente aucune menace pour la sécurité du transport.

Le président : Comment en arrivez-vous à cette conclusion à partir des renseignements que vous avez? Personne ne certifie en retour que cet individu ne représente aucune menace. La GRC ne vous dit pas que cette personne ne constitue pas une menace; elle vous dit seulement que, jusqu'à présent, elle n'a aucune raison de croire qu'il s'agit d'une mauvaise personne. Comment sautez-vous à cette conclusion?

M. Grégoire : Quelle est votre vraie question?

Le président : Quel mot n'avez-vous pas compris?

M. Grégoire : Êtes-vous en train de dire que nous devrions interroger l'individu ou que nous devrions faire une évaluation plus approfondie?

Le président : Je ne dis rien du tout. Vous nous dites que les autorités vous ont signalé que cette personne ne constitue pas une menace.

M. Grégoire : Oui.

Le président : Je ne les ai pas entendus dire cela. Ni la GRC, ni le SCRS, ni Immigration Canada n'a dit que la personne ne constituait pas une menace. Ils vous ont dit simplement qu'ils n'avaient aucune information.

M. Grégoire : Oui, mais ces autorités nous informeraient s'il y avait une menace. Si elles ne nous disent rien, c'est qu'elles n'ont rien. Si elles croient qu'une personne constitue une menace pour la sécurité du transport, elles vont nous le dire.

Le président : Non, vous avez affirmé qu'elles vous diront qu'elles ne savent rien de la personne en question. Vous ne sauriez pas si la personne a des plans dont les autorités ne sont pas au courant.

Mr. Grégoire: That is the whole purpose of the program. If CSIS or the RCMP have information on an individual who represents a threat, they will tell us and on that basis we will not issue a clearance or, if the person has one, we will suspend it.

The Chairman: Yes, but if no information is provided, it does not mean a person is not a threat.

Mr. Grégoire: That is right. People change and could become a threat in later years.

The Chairman: They could also be a threat right now and the RCMP does not realize it.

Mr. Grégoire: If the RCMP, CSIS and CIC do not realize it, it is pretty hard for us to make that determination.

The Chairman: Correct. All you know is that so far no one is aware of whether a person is a threat or not?

Mr. Grégoire: That is correct.

Senator Moore: For the record, what do you mean by the restricted area in an airport?

Mr. Barrette: There is a terminal building with a periphery, which include tenants, cargo buildings, et cetera. Ground side is any area to which the public has access, and the restricted area is that area to which only authorized individuals can enter.

The apron of air terminal buildings or the tarmac — a term being used in the press today — of cargo areas are areas to which only authorized individuals have access for the purpose of doing their jobs. In order for someone to gain the authority to access those areas, they must have a document of entitlement.

If we go further into the category of employees at an airport, they must be in possession of that document of entitlement, the Restricted Area Pass. As a passenger proceeding through the screening point, one must have a document of entitlement; for example, an electronic ticket or a boarding pass, something entitling that person to be allowed in that restricted area, provided they are subjected to security controls.

As another example, there may be someone travelling on business. For example, if you are in transit between Halifax and Vancouver and you have to do business with Senator Meighen, he could obtain from the air carrier something called a VIP pass. That document of entitlement allows you entry into the area provided you are subjected to screening. That special pass is approved by the airport authority, which is ultimately accountable for control of access into a restricted area.

That is a brief example of what we mean by ground side, the public area, and the type of situation where someone would want access into a restricted area.

M. Grégoire : C'est là l'objectif du programme. Si le SCRS ou la GRC a des renseignements sur une personne qui représente une menace, ils vont nous le signaler et à la lumière de cette information, nous ne délivrerons pas une habilitation ou, si la personne en a une, nous allons la suspendre.

Le président : Oui, mais si aucune information n'est fournie, cela ne veut pas dire qu'une personne ne constitue pas une menace.

M. Grégoire : C'est exact. Les gens changent et pourraient constituer une menace au fil des années.

Le président : Ils peuvent aussi constituer une menace maintenant, sans que la GRC le sache.

M. Grégoire : Si la GRC, le SCRS et CIC ne le savent pas, il est assez difficile pour nous de déterminer cela.

Le président : D'accord. Tout ce que vous savez, c'est que personne jusqu'à présent ne sait si un individu constitue une menace ou non?

M. Grégoire : C'est exact.

Le sénateur Moore : Pour le compte rendu, en quoi consiste la zone réglementée d'un aéroport?

M. Barrette : Il y a un terminal aérien avec une périphérie, qui comprend les locataires, les bâtiments de fret, et cetera. Le côté ville de l'aéroport est tout le secteur accessible au public, tandis que la zone réglementée est le secteur dans lequel seules les personnes autorisées peuvent pénétrer.

L'aire de trafic du terminal aérien et l'aire de trafic de l'aérogare de fret sont des zones où seules des personnes autorisées peuvent circuler dans l'exercice de leurs fonctions. Pour avoir accès à ces zones, elles doivent avoir un document d'autorisation.

Si nous examinons plus en détail la catégorie des employés d'un aéroport, ils doivent être titulaires de ce document d'autorisation, le laissez-passer de zone réglementée. Un passager qui passe aux contrôles doit présenter un document d'autorisation; par exemple, un billet électronique ou une carte d'embarquement, un document qui autorise cette personne à s'introduire dans cette zone réglementée, pourvu qu'elle se soumette aux contrôles de sécurité.

Comme autres exemples, quelqu'un peut être en voyage d'affaires. Par exemple, si vous êtes en transit entre Halifax et Vancouver et que vous devez rencontrer le sénateur Meighen, il pourrait obtenir du transporteur aérien un laissez-passer de voyageur officiel. Ce document d'autorisation vous permet de pénétrer dans la zone pourvu que vous vous soumettiez aux contrôles. Ce laissez-passer spécial est approuvé par l'autorité aéroportuaire, qui est responsable du contrôle d'accès d'une zone réglementée.

Voilà un bref exemple de ce qui constitue le côté ville de l'aéroport, le secteur accessible au public, et le genre de situation où quelqu'un voudrait avoir accès à une zone réglementée.

Senator Meighen: As I understand it, the new Restricted Area Identification Card will not have any geo-fencing component. Provided my card is up to date and I am who I claim to be, is there anything stopping me from moving between restricted area A and restricted area B?

Mr. Grégoire: There is the possibility of access being denied by the airports, and this is something we took further than the original announcement.

When we announced the RAIC program back in 2002, control of the door was not part of the program. Now, all airports have adopted the same technology of controlling access to doors as well as the ID portion. That means the airport actually decides which doors you can and cannot access with your card. It is a bit like our passes for buildings: Some people are allowed access to every floor of the building while others are only allowed access to some floors at certain hours.

Senator Meighen: It is left to the discretion of the airport.

Senator Moore: Are airport Pass Control Offices only present at Class I airports, or are they also present at Class II airports?

Mr. Grégoire: There is something set up in all 29 airports across the country.

Senator Moore: Are there staff in that Pass Control Office looking at monitors that show information triggered by use of the restricted pass? For example, can they see that Mr. X is a food handler? If so, what is he doing in the baggage handling section? He should not be there? Will the new system you are putting in place in the control offices be able to ensure that — maybe this is what was referred to as the geo-fencing — a person is entitled to be in the area he or she is supposed to be in?

Mr. Barrette: That is the beauty of an electronic access control system. It allows the airport authority, who is responsible for access control, to determine which doors one can have access to. I will refer back to my example.

Senator Moore: For example, I am in transit and someone wants to see —

Mr. Barrette: No, we are talking about an employee. A passenger situation is quite different.

If I am an employee in the cargo area, I am supposed to be working at the other end of the field and I am not supposed to be on the terminal apron. In answer to your first question, if Jean Barrette has access control through the cargo building, the airport authority will know which doors I have access to or not.

Le sénateur Meighen : Si je comprends bien, il n'y a pas de barrière géographique assortie à la nouvelle carte d'identité pour les zones réglementées. Si ma carte est à jour et que je suis bien la personne que je prétends être, y a-t-il quelque chose qui m'empêche de passer de la zone réglementée A à la zone réglementée B?

M. Grégoire : Il est possible que les aéroports vous refusent l'accès, et c'est une mesure que nous avons prise après l'annonce originale.

Lorsque nous avons annoncé le programme CIZR en 2002, le contrôle des portes ne faisait pas partie du programme. Aujourd'hui, tous les aéroports ont adopté la même technologie de contrôle d'accès aux portes et d'identification. Cela signifie que l'aéroport décide quelles sont les portes que vous ne pouvez pas franchir avec votre carte. C'est un peu comme les laissez-passer des édifices : certaines personnes peuvent s'introduire sur tous les étages de l'édifice, tandis que d'autres n'ont accès qu'à certains étages, à certaines heures.

Le sénateur Meighen : Cette décision est laissée à la discrétion de l'aéroport.

Le sénateur Moore : Trouve-t-on des bureaux de contrôle des laissez-passer aux aéroports de catégorie I seulement, ou sont-ils présents aussi aux aéroports de catégorie II?

M. Grégoire : Il y a quelque chose en place dans les 29 aéroports du pays.

Le sénateur Moore : Y a-t-il du personnel dans ces bureaux qui surveille des écrans montrant l'information déclenchée par l'utilisation des laissez-passer de zones réglementées? Par exemple, peut-on voir que monsieur X est un préposé à la manutention des aliments? Dans ce cas, que fait-il dans la zone de manutention des bagages? Il ne devrait pas être à cet endroit. Le nouveau système que vous mettez en place dans les bureaux de contrôle permettra-t-il de garantir — et c'est peut-être ce qu'on voulait dire quand on parlait de barrières géographiques — qu'une personne est autorisée à se trouver dans la zone où elle se trouve?

M. Barrette : Voilà tout l'intérêt d'un système de contrôle d'accès électronique. Il permet à l'autorité aéroportuaire, qui est responsable du contrôle de l'accès, de déterminer quelles sont les portes qu'une personne peut franchir; comme je le disais dans l'exemple que j'ai donné.

Le sénateur Moore : Par exemple, je suis en transit et quelqu'un veut voir...

M. Barrette : Non, nous parlons d'un employé. La situation d'un passager est bien différente.

Si je suis un employé affecté à la zone de fret, je suis censé travailler à l'autre extrémité du terrain et je ne devrais pas me trouver dans l'aire de trafic du terminal aérien. Pour répondre à votre première question, si Jean Barrette peut se rendre jusqu'à l'aérogare de fret, l'autorité aéroportuaire saura quelles sont les portes auxquelles il a accès ou non.

Let us assume that Jean Barrette decides one day that he will test the system and abuse his privilege by trying to gain access through a pedestrian door in the air terminal building. First, if the card has not been programmed, I will not be able to go through that door. Second, the airport authority will in fact have an electronic record demonstrating that Card 002, owned by Jean Barrette, attempted to penetrate that pedestrian door at the air terminal building.

Senator Moore: If someone is at that cargo end on the ground, they could still travel on foot without going through a doorway to the tarmac side of the building; correct?

Mr. Barrette: There is always the possibility of someone moving within the restricted area between one zone and another. You are absolutely right. That is why additional mechanisms and requirements are in place for airport operators to exercise patrol. They must do patrols on their side, and there are visual checks. That is why we have provided, as requested by Senator Kenny, discretion for the airport authority to lift that pass, to lift that privilege if the individual may have abused them.

You can resolve a lot of issues using electronics and automated access control systems. That is the reason we have built those layers, to ensure that guidelines are supplemented by proper supervision and proper patrol. That is the reason we have provided the airport authority and their protective security people, who patrol our side, with the discretion of lifting that pass if the privileges have been abused by the employee.

The Chairman: That is one of the concerns we have as a committee, the technology you are going to and the reason you did not jump the "pass" generation through to true geo-fencing where someone, as Senator Moore was describing, is moving from one area to another. Passes currently exist that will alert a central authority when someone is moving from one area to another. You are familiar with those passes. They have the ability to communicate that information back to a control center. Why have you chosen not to go with that technology?

I ask you that question because we have received testimony from people who work on the air side, the apron or tarmac, as you have referred to it, and they say the airports do not check them regularly. They have the ability, right and maybe even the obligation to check, but in reality they do not. The ability to observe or the concept that other workers would report them does not, in fact, happen. They are able to move around a great deal.

Therefore, what you have been describing seems to be something that will be effective only if someone is actually going through a door that requires a card for it to open. However, it does not show up if someone happens to walk through when the

Supposons que Jean Barrette décide un bon jour de mettre le système à l'épreuve et d'abuser de ses privilèges en essayant d'accéder au terminal aérien par une porte piétonnière. Premièrement, si la carte n'a pas été programmée à cet effet, je ne pourrai pas franchir cette porte. Deuxièmement, l'autorité aéroportuaire aura un fichier électronique montrant que le détenteur de la carte 002, celle de Jean Barrette, a essayé de franchir cette porte piétonnière au terminal aérien.

Le sénateur Moore : Si quelqu'un se trouve dans l'aire de fret, il pourrait tout de même se rendre à pied jusqu'à l'aire de trafic, sans franchir de portes, n'est-ce pas?

M. Barrette : Il est toujours possible que quelqu'un passe d'un secteur à l'autre à l'intérieur de la zone réglementée. Vous avez absolument raison. C'est pourquoi d'autres mécanismes et exigences sont en place pour permettre aux exploitants des aéroports d'exercer une surveillance. De leur côté, ils doivent effectuer des rondes de surveillance, et il y a des contrôles visuels. C'est pourquoi, à la demande du sénateur Kenny, nous avons donné à l'autorité aéroportuaire le pouvoir discrétionnaire d'annuler le laissez-passer, de retirer le privilège dont la personne peut avoir abusé.

Vous pouvez régler bien des problèmes grâce à l'électronique et aux systèmes automatisés de contrôle d'accès. C'est la raison pour laquelle nous avons établi ces diverses mesures, pour que les lignes directrices soient complétées par une supervision et une surveillance adéquates. C'est la raison pour laquelle nous avons donné à l'autorité aéroportuaire et à son personnel de sécurité, qui effectue des rondes de surveillance de notre côté, le pouvoir discrétionnaire de retirer le laissez-passer si l'employé abuse des privilèges qu'il comporte.

Le président : C'est l'une des préoccupations du comité, la technologie que vous adoptez et la raison pour laquelle vous n'avez pas été plus loin que la génération des « laissez-passer » pour établir un véritable système de barrières géographiques, pour empêcher qu'une personne ne passe d'une zone à l'autre, comme le sénateur Moore l'a décrit. Il existe actuellement des laissez-passer qui permettent d'avertir une autorité centrale lorsqu'une personne se déplace d'une zone à l'autre. Vous connaissez ce système. Ces cartes permettent de communiquer l'information à un centre de contrôle. Pourquoi n'avez-vous pas choisi cette technologie?

Je vous pose cette question parce que nous avons entendu les témoignages de personnes qui travaillent dans l'aire de trafic, comme vous dites, et qui affirment que les aéroports ne font pas de vérification régulière. Ils ont la capacité, le droit et peut-être même l'obligation d'effectuer des contrôles, mais en réalité, ils ne le font pas. La capacité d'observer ou l'idée que d'autres travailleurs signaleraient la présence des intrus, cela ne fonctionne pas. Ils peuvent se déplacer beaucoup.

En conséquence, ce que vous avez décrit ne sera efficace que si une personne franchit une porte dont l'ouverture nécessite l'utilisation d'une carte. Toutefois, on ne sait pas si un individu passe la porte lorsqu'elle est déjà ouverte ou s'il se déplace d'un

door is already open or if the person moves air side from one location to another when they are not entitled to go from one location to another.

Why have you not chosen to take that extra step in order to provide that level of security at our airports?

Mr. Grégoire: CATSA is managing this program. CATSA is the organization that chose the technology and is implementing it now. As any technology, it is evolving quickly, and your recommendation can be taken for a future enhancement of the program.

However, as you know and we know, we cannot depend on a single system. That is why we use a multi-layered approach. In this case, that is why we are screening non-passengers on a random basis.

The Chairman: I understand the need for multiple layers, but it is not right for you to offload this on CATSA. CATSA is your creature; they follow your policies and cannot deviate from them. Transport Canada is responsible for everything CATSA does. Do not come to this committee and say that is a CATSA problem because when we call CATSA in, they say, "We do what Transport Canada tells us to do."

Mr. Grégoire: As I said at the beginning, the concept of operations, which was provided to CATSA some years ago, was to have a central database controlling the person, the validity of the pass, validity of the clearance and put it all together. We have already gone further with the control of doors, and maybe we will go further in the future, but we do not have the geo-surveillance at this point in time.

The Chairman: We know you do not, but it has been around for a long period of time. It is old technology. It is available to you, and it appears that you have made the wrong choice.

Mr. Barrette: On your point about geo-technology, you are right. It is technology that has been around for a little while. I would challenge many of us to go around the world right now to find this kind of technology which has been used in an environment as complex as an airport. We have not ignored it. As a matter of fact, we tested a lot of biometric technology after 9/11, as you are well aware, ranging from hand scanners to facial geometry. I will not get into the long list of bells and whistles because that is what they are — bells and whistles. There is good reliable technology out there.

I am not a technology person, but what I know about this technology, senators, is that to apply it to an airport environment requires further analysis and further maturity of that technology to be able to put it in place. We have not ignored it. However, we will felt at the time, based on the maturity of the technology and the challenges we deal with, using technology in an airport environment is not as easy as using technology in an office building where the peripheral interference and issues are much less than that of an airport environment.

secteur à l'autre, côté piste, alors qu'il n'est pas autorisé à le faire.

Pourquoi n'avez-vous pas pris cette mesure supplémentaire pour assurer ce niveau de sécurité dans nos aéroports?

M. Grégoire : L'ACSTA gère ce programme. C'est elle qui a choisi la technologie et qui la met en œuvre maintenant. Comme toute autre technologie, celle-ci évolue rapidement, et votre recommandation peut être prise en considération pour l'amélioration future du programme.

Toutefois, vous le savez comme nous, nous ne pouvons dépendre d'un seul système. C'est pourquoi nous utilisons une approche comportant de multiples mesures. C'est pour cette raison que nous contrôlons les non-passagers de façon aléatoire.

Le président : Je comprends la nécessité d'avoir plusieurs mesures, mais vous n'avez pas raison de vous décharger de ceci sur l'ACSTA. C'est votre créature; elle suit vos politiques et elle ne peut pas y déroger. Transports Canada est responsable de tout ce que fait l'ACSTA. Ne dites pas au comité que c'est le problème de l'ACSTA, parce que lorsque ses porte-parole comparaissent ici, ils nous disent « Nous faisons ce que Transports Canada nous dit de faire ».

M. Grégoire : Comme je l'ai dit au début, le concept des opérations, qui a été fourni à l'ACSTA il y a quelques années, consistait à avoir une base de données centrale pour contrôler la personne, la validité du laissez-passer, la validité de l'habilitation de sécurité et mettre toutes ces choses ensemble. Nous sommes déjà allés plus loin avec le contrôle des portes et nous irons peut-être encore plus loin dans l'avenir, mais nous n'avons pas la surveillance géographique pour l'instant.

Le président : Nous le savons, mais cette technologie existe depuis longtemps. C'est une vieille technologie. Elle est disponible, et il semble que vous avez fait le mauvais choix.

M. Barrette : Vous avez raison au sujet de la géotechnologie. Cette technologie existe depuis un certain temps. Je doute toutefois que nous puissions trouver, quelque part dans le monde, ce genre de technologie appliquée dans un environnement aussi complexe qu'un aéroport. Nous ne l'avons pas rejetée d'emblée. En fait, nous avons testé plusieurs technologies biométriques après le 11 septembre, comme vous le savez très bien, que ce soit le balayage de la main ou la géométrie faciale. Je ne vais pas vous énumérer toute la liste d'instruments, parce que c'est bien ce dont il s'agit — des instruments. Il existe une technologie qui est fiable.

Je ne suis pas technologue, mais ce que je sais au sujet de cette technologie, c'est que pour l'appliquer dans un aéroport, il faut une analyse plus approfondie et il faut que cette technologie soit plus perfectionnée pour pouvoir être mise en place. Nous ne l'avons pas négligée. Toutefois, nous avons jugé à ce moment-là, compte tenu de l'avancement de la technologie et des défis que nous avons, que l'utilisation de cette technologie dans un aéroport n'est pas aussi facile que dans un édifice à bureaux où l'interférence périphérique et les difficultés sont bien moindres que dans un aéroport.

Mr. Grégoire is absolutely right that this is a first step. Let me reassure you that Canada will be the first country to have an integrated system of Restricted Area Identification Cards at airports.

The Chairman: The technology you described to us is appropriate for an office building and not an airport. Your very example is one that works fine in an office building, but not in an airport. Could you provide the committee with the evaluation that you used to arrive at this judgment?

Mr. Barrette: Perhaps we can ask our colleagues from CATSA who are responsible for the operational implementation to provide you with these details. I do not have the analysis with me today.

The Chairman: We are really fixed with you folks going like this. CATSA works for you; it follows your policies and your direction. They are the implementers. You are the policymakers and they do what you say.

Senator Moore: With respect to the applicants for a security clearance, does that include pilots and flight attendants as well as conventional ground crew at airports?

Mr. Barrette: Yes, it does.

The Chairman: When you say it includes pilots, are you telling us that all pilots are included?

Mr. Grégoire: No, not all pilots. It includes all pilots who need to go through a secured door in the main terminal of the 29 airports.

The Chairman: When you say "need to go through a secured door," how many do not have to go through the secured door?

Mr. Grégoire: The Canadian airline pilots who fly out of the 29 airports all have the security clearance and the card.

The Chairman: How many pilots go through an inspection process?

Mr. Grégoire: Today, it depends on the airport. Some airports force the pilot to go through the passenger screening point and others do not force them. Our regulations treat the pilots as non-passengers, and they can go through the access door of the airports. We allow that to happen because they have a security clearance and an ID card. However, some airports go further and want to provide for more security and force the pilots to go through the passenger screening points.

The Chairman: When you say "force," it sounds as though that is pejorative. Is it something you do not agree with?

Mr. Grégoire: Not at all. We cannot disagree with more security, but our basic requirement is the background check and the random screening of non-passengers. That is the basic requirement. Some airports go further, and we will not prevent them from going further, of course.

M. Grégoire a bien raison de dire qu'il s'agit d'une première étape. Je peux vous assurer que le Canada sera le premier pays à avoir un système intégré de cartes d'identité pour les zones réglementées dans les aéroports.

Le président : La technologie que vous avez décrite convient à un édifice à bureaux et non à un aéroport. L'exemple même que vous avez donné sied tout à fait à un édifice à bureaux, mais non à un aéroport. Pouvez-vous donner au comité l'évaluation que vous avez utilisée pour en arriver à cette conclusion?

M. Barrette : Vous pourriez peut-être demander ces précisions à nos collègues de l'ACSTA qui sont responsables de l'application opérationnelle. Je n'ai pas cette analyse ici.

Le président : Vous faites vraiment toujours la même chose. L'ACSTA travaille pour vous; elle suit vos politiques et vos directives. Elle est chargée de la mise en application. Vous décidez des politiques, et elle fait ce que vous dites de faire.

Le sénateur Moore : Concernant les demandeurs d'une habilitation de sécurité, est-ce que cela inclut les pilotes et les agents de bord et le personnel de piste des aéroports?

M. Barrette : Oui.

Le président : Voulez-vous dire que cela inclut tous les pilotes?

M. Grégoire : Non, pas tous. Ce sont tous les pilotes qui doivent franchir un point d'accès sécurisé au terminal principal des 29 aéroports.

Le président : Combien de pilotes n'ont pas à franchir de points d'accès sécurisés, comme vous dites?

M. Grégoire : Tous les pilotes de ligne canadiens qui travaillent dans les 29 aéroports ont une habilitation de sécurité et un laissez-passer.

Le président : Combien de pilotes sont soumis à un contrôle?

M. Grégoire : Tout dépend des aéroports. Certains aéroports obligent les pilotes à passer par les points de contrôle des passagers, et d'autres non. Notre règlement ne considère pas les pilotes comme des passagers, ce qui leur permet de franchir les points d'accès des aéroports. Cela leur est possible parce qu'ils ont déjà une habilitation de sécurité et une carte d'identité. Cependant, pour renforcer davantage la sécurité, certains aéroports forcent les pilotes à passer par les points de contrôle des passagers.

Le président : On dirait que vous n'êtes pas d'accord avec cela?

M. Grégoire : Pas du tout. On ne peut pas être en désaccord avec une sécurité accrue, mais ce que nous exigeons à la base, c'est la vérification des antécédents et le contrôle au hasard des non-passagers. C'est la condition essentielle. Certains aéroports en font plus, et nous n'allons évidemment pas les en empêcher.

The Chairman: When you say some pilots are screened and some are not, aside from Pearson airport, where else are pilots checked?

Mr. Barrette: I do not have a specific list, but it would be several smaller airports like Class II airports. Many do not have a bypass door; consequently, a lot of these pilots have to go through the screening points anyway.

The Chairman: Do you think that is a good idea?

Mr. Barrette: Do you mean going through a screening point?

The Chairman: Yes.

Mr. Grégoire: We do not discuss policy.

The Chairman: You do not discuss policy.

Mr. Grégoire: I can explain to you the actual policy. I just did. We do not impose screening of pilots if they have a security pass, which they obtain through a background check.

The Chairman: You are telling us the practice at some airports. I said Pearson and I asked if there were others. I simply asked if you thought this was good.

Mr. Grégoire: We have no opinion on what is good and what is not good.

The Chairman: Really? You set the policy, but you have no opinion.

Mr. Grégoire: The minister sets the policy.

The Chairman: Should we ask the minister whether he thinks it is good that Pearson screens pilots?

Mr. Grégoire: If you want to discuss policy, sir. The pilots have control of the aircraft. Once they are in the cockpit, they control the aircraft.

The Chairman: You have control over who gets screened and who does not.

Mr. Grégoire: Yes.

Senator Moore: I find that interesting. This summer, I was in the United States a few times on Banking Committee business. The pilots and flight attendants went through the same security check I did. That was in Philadelphia, Nashville and Boston. I am surprised at that.

Senator Atkins: Perceptions are important. When the public hears that there are criminals employed at airports, who determines whether a criminal is or is not a threat to national security? Is it a psychologist? Who makes that determination? Social behaviour can determine a lot of threats, including those that might be important to national security at an airport.

Le président : Quand vous dites que certains pilotes sont contrôlés et que d'autres ne le sont pas, pourriez-vous nous dire dans quel autre aéroport, à part l'aéroport Pearson, les pilotes sont contrôlés?

M. Barrette : Je n'ai pas la liste détaillée, mais dans plusieurs plus petits aéroports de catégorie II. Dans ces aéroports, les pilotes doivent passer par les points de contrôle de toute façon, parce qu'il n'y a pas d'autre voie d'accès.

Le président : Pensez-vous que c'est une bonne idée?

M. Barrette : De passer par le point de contrôle?

Le président : Oui.

M. Grégoire : Nous ne discutons pas de considérations politiques.

Le président : Vous ne discutez pas de considérations politiques.

M. Grégoire : Je peux vous expliquer la politique en vigueur. Je viens de le faire, d'ailleurs. Nous n'exigeons pas le contrôle des pilotes qui ont une habilitation de sécurité, qu'ils ont obtenue après vérification de leurs antécédents.

Le président : Vous nous indiquez ce qui se fait dans certains aéroports. Je vous ai parlé de l'aéroport Pearson et je vous ai demandé s'il y avait des contrôles ailleurs. Je vous ai simplement demandé si vous pensiez que c'était une bonne chose.

M. Grégoire : Nous n'avons pas d'opinion sur ce qui est bon et sur ce qui ne l'est pas.

Le président : Vraiment? Vous établissez la politique, mais vous n'avez pas d'opinion.

M. Grégoire : C'est le ministre qui établit la politique.

Le président : Devrions-nous demander au ministre s'il pense que c'est une bonne chose de contrôler les pilotes à l'aéroport Pearson?

M. Grégoire : Si vous voulez discuter de politique, monsieur. Les pilotes conduisent un avion. Quand ils sont dans le poste de pilotage, ce sont eux qui sont aux commandes.

Le président : Vous décidez qui est contrôlé et qui ne l'est pas.

M. Grégoire : Oui.

Le sénateur Moore : Ce que vous dites est intéressant. Cet été, je suis allé quelques fois aux États-Unis pour le compte du comité des banques. Les pilotes et les agents de bord ont été soumis aux mêmes contrôles de sécurité que moi. C'était à Philadelphie, Nashville et Boston. Ce que vous dites me surprend.

Le sénateur Atkins : Les perceptions comptent. Quand le grand public entend dire qu'il y a des criminels qui travaillent dans les aéroports, on peut se demander qui détermine si un criminel est ou n'est pas une menace à la sécurité nationale. Est-ce un psychologue? Qui le détermine? Le comportement en société permet de déceler beaucoup de menaces, y compris celles qui pourraient être jugées importantes à la sécurité nationale dans un aéroport.

Mr. Grégoire: If the person has a criminal record, that person will be assessed systematically by a committee. As a minimum, that committee is composed of our director of intelligence and screening, one original director of security, one lawyer from Justice Canada and the chief of security screening programs. Those people will look at the person's file with a view to determine whether or not the person represents a threat to transportation security.

There are large numbers of people with criminal records, as was pointed out by the Auditor General of Canada back in 2004. However, I would say that most of those involve criminal offences that do not represent a threat. For instance, the vast majority are drunk driving charges or charges that occurred 20 or 25 years ago for which people have not requested a pardon. The airports are the same as elsewhere in our society: People have a right to work, even though they have a criminal record. According to the last Statistics Canada census, close to 10 per cent of the population has a criminal record. While that figure is much lower at our airports because of the data background check that is done,

3 per cent to 5 per cent of people who work at airports have criminal records. This should not surprise you. It is not a threat to transportation security. We have to follow the law, and that is what the law says. The law does not say that people with a criminal record cannot work at airports. The law tells us that people who represent a threat to transportation security or national security cannot work at airports.

Senator Atkins: I am curious as to the guidelines. Are there guidelines for making that judgment?

Mr. Grégoire: Yes, there are guidelines. As I mentioned, it depends on the offence. It depends on when the offence occurred. We do not have a set of rigid guidelines under which people would be rejected systematically. If there is criminal record information, the committee that I mentioned before will make an assessment. This assessment is then sent to the minister or his delegate, the deputy minister, who then accepts or refuses the recommendation of the committee.

Senator Atkins: You can understand that when the public hears that there are criminals working at airports, without any definition, they could be quite shocked by that information.

Mr. Grégoire: Yes. They are small criminal offences. Often the people will have paid their dues to society but have not requested a pardon, so a criminal record pops up. In the vast majority of cases, the offence is driving while under the influence of alcohol.

The Chairman: We understand the point you make, that not all criminals should be precluded from working. However, when the Royal Canadian Mounted Police tell us that they know that there are a number of criminal gangs active airside, active on the tarmac, how can you justify not searching everybody who will work airside? The police are telling you that there are organized criminal groups currently working at those very airports.

M. Grégoire : Tous ceux qui ont un casier judiciaire sont systématiquement évalués par un comité. Ce comité est au moins composé du directeur du service de renseignement et de contrôle, d'un directeur de la sécurité, d'un avocat de Justice Canada et du chef des programmes d'enquêtes de sécurité. Les membres du comité vont examiner le dossier de cette personne pour déterminer si elle représente une menace à la sécurité dans les transports.

Il y a beaucoup de gens qui ont des casiers judiciaires, comme l'a fait remarquer la vérificatrice générale du Canada en 2004. Cependant, je dirais que la plupart des infractions commises ne constitue pas une menace. En effet, il s'agit dans la vaste majorité des cas d'accusations pour conduite avec facultés affaiblies ou d'accusations portées il y a 20 ou 25 ans pour des délits pour lesquels leurs auteurs n'ont pas demandé de pardon. Les aéroports fonctionnent comme le reste de la société. Les gens ont le droit d'y travailler, même s'ils ont un casier judiciaire. Selon le dernier recensement de Statistique Canada, près de 10 p. 100 des gens ont un casier judiciaire. En raison des vérifications qui sont faites dans les aéroports, ce pourcentage est moindre, mais il reste qu'il y a 3 à 5 p. 100 de ceux qui y travaillent qui ont un casier judiciaire. Cela ne devrait pas vous surprendre. Ce n'est pas une menace pour la sécurité dans les transports. Nous devons suivre la loi, et c'est ce que dit la loi. Elle n'interdit pas à ceux qui ont un casier judiciaire de travailler dans les aéroports. Elle stipule que ceux qui représentent une menace pour la sécurité dans les transports ou la sécurité nationale ne peuvent pas y travailler.

Le sénateur Atkins : Je suis curieux de savoir s'il y a des lignes directrices qui guident les décisions à ce sujet?

M. Grégoire : Oui, il y a des lignes directrices. Comme je l'ai dit, tout dépend du délit et du moment où il a été commis. Il n'y a pas de règles strictes en vertu desquelles les gens sont refusés systématiquement. Si une personne a un casier judiciaire, le comité dont j'ai parlé tout à l'heure va faire une évaluation. Son évaluation est ensuite envoyée au ministre ou à son délégué, le sous-ministre, qui approuve ou rejette les recommandations du comité.

Le sénateur Atkins : Vous pouvez comprendre que la population puisse être très consternée d'apprendre que des criminels, quelle que soit la nature des crimes, travaillent dans les aéroports.

M. Grégoire : Oui. Il y a de petits délits. Souvent, les gens ont remboursé leur dette envers la société sans demander de pardon, de sorte qu'ils ont toujours un casier judiciaire. Dans la vaste majorité des cas, il s'agit d'infractions pour conduite avec facultés affaiblies.

Le président : Nous comprenons qu'on ne peut pas empêcher tous les criminels de travailler. Cependant, quand la Gendarmerie royale du Canada nous dit savoir qu'il y a des réseaux de criminels actifs du côté des pistes, du tarmac, comment pouvez-vous justifier de ne pas fouiller tous ceux qui travaillent à cet endroit? Les forces de police vous disent qu'il y a des groupes criminels qui travaillent dans ces aéroports.

Mr. Grégoire: As I mentioned in June, we did not say we would never screen all the non-passengers. We said that we were not doing that now. We are doing this on a random basis now. That being said, this is why we signed a memorandum of understanding with the Royal Canadian Mounted Police back in April 2004. If the RCMP has information on anyone they think should not work at the airport, they can give us the name and we will revoke or suspend the clearance. If the RCMP tells us — as they have in the past two years — that so-and-so is a member of a criminal gang and should not have a clearance, then we act; or if so-and-so is applying for a clearance, you should not give him one.

Senator Meighen: In the last two years, approximately how many passes would have been revoked?

Mr. Grégoire: I have the exact number: in 2004, 58 passes; in 2005, 107 passes; in 2006, to date, as of Friday, 34 passes have either been cancelled or refused. These numbers are based on criminal information or other types of information.

We also have the five years of information that resulted in a number of security clearances being refused. That is a different set of numbers. I believe that we refused or cancelled or did not give a security clearance to 434 applicants since March 2005.

The Chairman: If later this afternoon we ask the RCMP whether any criminal gangs or organized criminal gangs are active in Canadian airports, will their answer be no?

Mr. Grégoire: I do not know what their answer will be, sir. If they give us names with specific information, we will act upon that information. Of course, once you tell this to the applicant, he or she can use the existing appeal mechanism. A person can go to the Federal Court and challenge the fact that you have suspended or revoked his or her clearance.

Senator Moore: Mr. Grégoire, did you say that 434 applications were refused?

Mr. Grégoire: They were refused. That is based on five years of information. That is since March 2005.

Senator Moore: Does that include the 107 and the 34?

Mr. Grégoire: No, it does not. It is a separate number. In fact, I can give you the number since the beginning of the program. Back in 1986, we have either cancelled or refused 574 security clearances. Since we introduced the five years of information criteria, we have refused a further 434 clearances, for a total of 1,008.

Senator Moore: What is the difference between those ones and the 107 from 2005 and the 34 to date in 2006? Is this a function of the process?

Mr. Grégoire: No. There is not enough information to assess the individuals. If the individual has been outside the country for four years, as an example, we will have only one year of information. CSIS and the RCMP cannot assess this individual with only one year of information. They need five years. CSIS

M. Grégoire : Comme je l'ai dit en juin, nous n'avons pas déclaré que nous ne contrôlerions jamais tous les non-passagers. Nous avons dit que nous ne le faisons pas dans le moment. Nous faisons des contrôles au hasard. Cela dit, c'est la raison pour laquelle nous avons signé un protocole d'entente avec la Gendarmerie royale du Canada en avril 2004. Si la GRC croit d'après les renseignements qu'elle a obtenus, qu'une personne ne devrait pas travailler à l'aéroport, elle peut nous donner son nom et nous allons annuler ou suspendre son habilitation de sécurité. Si la GRC nous indique — comme elle le fait depuis deux ans — que telle personne qui fait partie d'un groupe criminalisé ne devrait pas avoir d'habilitation de sécurité, nous intervenons.

Le sénateur Meighen : Au cours des deux dernières années, à peu près combien de laissez-passer ont été annulés?

M. Grégoire : Je peux vous le dire de façon exacte. En 2004, il y a eu 58, en 2005, 107, et en 2006, jusqu'à vendredi dernier, 34 laissez-passer avaient été soit annulés soit refusés. Ces décisions ont été prises sur la foi de renseignements criminels ou autres.

D'autres habilitations de sécurité ont été refusées sur la base des informations portant sur cinq ans. Je crois que nous avons refusé ou annulé 434 demandes depuis mars 2005.

Le président : Si, plus tard cet après-midi, nous demandons à la GRC si des réseaux de criminels ou des groupes du crime organisé sont actifs dans les aéroports canadiens, va-t-elle nous répondre non?

M. Grégoire : Je ne sais pas ce qu'elle va répondre, monsieur. Si elle nous transmet des noms et des renseignements précis, nous allons agir en conséquence. Bien sûr, ceux à qui l'habilitation de sécurité est refusée ont des recours. Ils peuvent s'adresser à la Cour fédérale et contester la décision.

Le sénateur Moore : Monsieur Grégoire, avez-vous dit que 434 demandes avaient été refusées?

M. Grégoire : Oui. Depuis mars 2005, à partir de renseignements portant sur cinq ans.

Le sénateur Moore : Est-ce que cela comprend les 107 habilitations de 2005 et les 34 de 2006?

M. Grégoire : Non. C'est différent. En fait, je peux vous donner les chiffres depuis le début du programme. Depuis 1986, nous avons soit annulé soit refusé 574 habilitations de sécurité. Depuis que nous recueillons des renseignements portant sur cinq ans, nous en avons rejeté 434 de plus, pour un total de 1 008.

Le sénateur Moore : Quelle est la différence entre celles-là les 107 de 2005 et les 34 de 2006? Est-ce un élément du processus?

M. Grégoire : Non. Les renseignements sont insuffisants pour faire les évaluations. Si la personne a passé quatre années à l'extérieur du pays, par exemple, nous aurons des renseignements pour seulement une année. Le SCRS et la GRC ne peuvent pas faire d'évaluation avec seulement une année d'information. Ils ont

does not have agreements with other countries to search for those kinds of security clearances. We need reliable information from the individual. In those cases, we could not obtain it.

Senator Moore: You could not get enough information to process the full application.

Mr. Grégoire: We process it, but if we check the additional information they give us on their whereabouts and it does not add up, we do not give them the clearance.

Senator Moore: I would like to follow up on one thing the chairman asked. You do random screening of non-passengers on the tarmac side now. I do not understand why everyone is not screened. It looks to me to be an opportunity for somebody driving a food delivery truck to be up to no good. It is an open book. Why are we not doing that?

Mr. Grégoire: It is a matter of risk management and management of public funds. Today, we believe that our security clearance program, the background check on which we spent so much time today, is good. It reduces the risk, but it is not perfect. That is why we have the non-passenger screening on a random basis. I understand that you favour 100 per cent, but it is a matter of cost. If you had a dollar where would you invest it?

Senator Moore: The fees we all pay when we travel back and forth to Ottawa, how much is collected under that program and is there a deficit or surplus situation?

Mr. Grégoire: This money goes to the central fund and CATSA and Transport Canada get their appropriations from the central fund. There are no direct linkages between those revenues and the expenditures incurred to deliver the program.

Senator Moore: Are those monies not set aside in one account to cover the costs of these things you are trying to do?

Mr. Grégoire: There are no direct linkages.

Senator Moore: Is that a yes or a no?

Mr. Grégoire: The government has said that over five years, on the revolving five years, that the revenues from the Air Travellers Security Charge and the expenditures of CATSA and Transport Canada, the portion that was allocated, would match. I understand from their last report that there is a surplus. If you look at five years there is a surplus, although I forget the exact number.

Senator Moore: Is this in the hundreds, the thousands, the millions? Do you have any idea what that is? Maybe you could find out and let us know.

The Chairman: The question seems to be that you have not asked for the funding to do it.

Mr. Grégoire: We have asked for lots of funding for different things.

The Chairman: Have you been turned down?

besoin d'informations portant sur cinq ans. Le SCRS n'a pas d'entente avec d'autres pays pour compléter ses enquêtes dans des situations semblables. Les gens doivent nous fournir des renseignements fiables. Dans ces cas, nous n'avons pas pu pas les obtenir.

Le sénateur Moore : Vous n'aviez pas tous les renseignements nécessaires pour traiter la demande.

M. Grégoire : Nous la traitons mais si, après vérification, les renseignements supplémentaires que les gens nous ont transmis ne concordent pas, nous ne leur accordons pas l'habilitation de sécurité.

Le sénateur Moore : J'aimerais revenir sur quelque chose dont le président a parlé. Vous contrôlez au hasard les non-passagers du côté piste. Je ne comprends pas pourquoi tout le monde n'est pas contrôlé. Il me semble que celui qui conduit un camion de livraison de nourriture peut très bien préparer un mauvais coup. Il a le champ libre. Pourquoi nous ne le faisons pas?

M. Grégoire : C'est une question de gestion du risque et de gestion des fonds publics. Nous avons le sentiment que notre programme d'habilitation de sécurité et de vérification des antécédents, sur lequel nous avons beaucoup travaillé, est valable. Il réduit les risques, mais il n'est pas parfait. Voilà pourquoi nous contrôlons les non-passagers au hasard. Je comprends que vous voudriez qu'il soit efficace à 100 pour cent, mais c'est une question de coût. Dans quoi investit-on l'argent qu'on a?

Le sénateur Moore : Quelle partie des frais payés par les voyageurs en provenance et à destination d'Ottawa est destinée à ce programme, et enregistre-t-on un déficit ou un excédent?

M. Grégoire : Cet argent est versé dans le Trésor public, et l'ACSTA et Transports Canada sont financés à partir du Trésor public. Il n'y a pas de lien direct entre ces revenus et les dépenses engagées pour l'application du programme.

Le sénateur Moore : Ces fonds ne sont pas versés dans un compte pour payer les mesures que vous essayez d'instaurer?

M. Grégoire : Il n'y a pas de lien direct.

Est-ce oui ou non?

M. Grégoire : Le gouvernement a indiqué que, sur cinq ans, les recettes provenant du droit pour la sécurité des passagers du transport aérien et les dépenses de l'ACSTA et de Transports Canada allaient s'équivaloir. Je crois comprendre, d'après le dernier rapport, qu'il y a un excédent. Sur cinq ans, il y a un excédent, mais je ne me rappelle plus de combien.

Le sénateur Moore : S'agit-il de centaines, de milliers ou de millions de dollars? Avez-vous une idée? Vous pourriez peut-être vérifier et nous fournir cette information.

Le président : Il semble que vous n'avez pas demandé le financement pour le faire.

M. Grégoire : Nous avons demandé beaucoup de financement pour différentes choses.

Le président : A-t-on refusé de vous le donner?

Mr. Grégoire: We get the funding that we get.

The Chairman: Have you asked for funding to screen all airside workers?

Mr. Grégoire: Not yet, sir.

The Chairman: Why not?

Mr. Grégoire: We did not think it was necessary yet because we have just implemented the non-passenger screening. We are following up on what other countries are doing. We are having discussions at the ICAO level on that subject and no one was moving when we made the decision. Now I understand some countries, such as the U.K., are moving to screen non-passengers at 100 per cent.

The Chairman: Why do you give us examples like ICAO? That is the lowest common denominator. That is where the standards sink down to the bottom level so that everyone agrees. Why would you want Canada to be there? Why would you not want us to be a leading country with the safest airports?

Mr. Grégoire: Is that a question?

The Chairman: Is that an answer?

That is clearly a question. Why do you go to the lowest common denominator instead of having us be a leading country with the safest airports?

Mr. Grégoire: We are now developing a transportation security action plan into which we will prioritize by risk the various things we should do in all of the modes. If we add \$100 million, where would we put it? Would it be in marine, in aviation or in surface transportation? We want to rank the actions that way.

The Chairman: Where does this rank?

Mr. Grégoire: This work is not completed yet, but it is underway.

The Chairman: It has been a long time since 9/11. This issue came up back in 2002 and we drew it to your attention then. It is now 2006. Four years is a long time for you to get through your ranking.

Mr. Grégoire: The first priority was to finish the deployment of the explosives detection system. That was completed last year. The next priority for airport security is to complete the deployment of the Restricted Area Identification Card. We are getting there.

The Chairman: You have an opportunity and you have the funds. You have a surplus in the funds. Canadian taxpayers have paid more into the funds than have been spent, and you are telling this committee that you have not yet asked for funding to inspect everyone going to work at airports, even though you inspect all of the passengers who go through the airport. Why is that?

Mr. Grégoire: We have not done that, sir.

The Chairman: The question is: Why have not you done that?

M. Grégoire : Nous avons le financement que nous avons.

Le président : Avez-vous demandé du financement pour contrôler tous les travailleurs du côté piste?

M. Grégoire : Pas encore, monsieur.

Le président : Pourquoi pas?

M. Grégoire : Nous n'avons pas jugé nécessaire de le faire encore parce que nous venons à peine d'implanter le contrôle des non-passagers. Nous suivons ce qui se fait dans d'autres pays. Nous avons des discussions avec l'OACI sur la question, et personne n'a réagi quand nous avons pris cette décision. Je pense que, maintenant, des pays, comme le Royaume-Uni, vont contrôler tous les non-passagers.

Le président : Pourquoi nous donnez-vous l'exemple de l'OACI? C'est le plus bas dénominateur commun. Les normes y sont au plus bas pour que tout le monde les accepte. Pourquoi voulez-vous que le Canada s'en tienne à cela? Pourquoi ne voudriez-vous pas que nos aéroports soient les plus sécuritaires du monde?

M. Grégoire : Est-ce une question?

Le président : Est-ce une réponse?

Évidemment, c'est une question. Pourquoi accepter le plus bas dénominateur commun au lieu d'être un chef de file en matière de sécurité dans les aéroports?

M. Grégoire : Nous sommes en train d'élaborer un plan d'action sur la sécurité dans les transports dans lequel nous allons établir des priorités en fonction des risques pour tous les modes de transport. Où seraient injectés les 100 millions de dollars de plus que nous aurions? Dans le transport maritime aérien ou terrestre? Nous voulons ainsi classer nos initiatives.

Le président : Et où est-ce classé?

M. Grégoire : Le travail n'est pas encore terminé, mais il est en cours d'exécution.

Le président : Les attentats du 11 septembre ne datent pas d'hier. Nous avons attiré votre attention là-dessus déjà en 2002. Nous sommes maintenant en 2006. C'est long, quatre années, pour établir vos priorités.

M. Grégoire : Nous devons d'abord déployer le système de détection des explosifs, ce que nous avons terminé l'an dernier. La prochaine priorité pour la sécurité dans les aéroports est la nouvelle application de la carte d'identité pour les zones réglementées. C'est en voie de réalisation.

Le président : Vous avez la possibilité d'agir et vous disposez des fonds nécessaires. Vous avez un excédent. Les contribuables canadiens ont payé plus que ce qui a été dépensé, et vous nous dites que vous n'avez pas encore demandé les fonds nécessaires pour contrôler tous les employés des aéroports alors que vous contrôlez tous les passagers. Pourquoi?

M. Grégoire : Nous ne l'avons pas encore fait, monsieur.

Le président : Je vous demande pourquoi vous ne l'avez pas encore fait.

Mr. Grégoire: Because we are not there yet, Mr. Chairman.

The Chairman: Why not?

Mr. Grégoire: Because we have a good background check, a good security card to be put in place, so that is the basis of the security in layers. If you were to screen 100 per cent of the workers, would you continue with the security card and the background check, or would you see duplication between the two?

The Chairman: I thought you just finished giving us testimony that you would like to do things in layers, that you did not want to rely on one thing, that you had redundancies so one protected another. Is that not so?

Mr. Grégoire: Yes, Mr. Chairman.

The Chairman: Would you not consider that to be doing things in layers?

Mr. Grégoire: I said at the beginning, as I said in June, that we were not doing it today, but that we were not saying that we would never do it. We are not doing it today and we are not funded to do it yet.

The Chairman: You have not asked for the funds to do it.

Mr. Grégoire: That is correct.

Senator Atkins: We talk about all this technology, such as the biometrics. Do you have a critical path that indicates any completion dates for everything that is taking place?

Mr. Grégoire: Yes. The airports are now enrolling their employees — not only employees but all the people working at the airports, from the airlines to the other people working there. Some airports have finished the enrolment and have finished the deployment of the system. For some other airports, it will go until the end of December. We are hopeful that by the end of December 2006 this system will be operational in all of the terminal doors.

Senator Atkins: Does that mean the technology, too?

Mr. Grégoire: The technology is working now. It has been tested. This is why we have seen such a delay. There were complications with the technology, but now the technical glitches have been fixed and the technology is working.

Senator Meighen: If I am an employee of a cleaning company that cleans the aircraft, or any of the other people who have regular access to the tarmac, airside, right now I am presumably in possession of a Restricted Area Pass or, soon, a Restricted Area Identification Card; correct?

Mr. Grégoire: Yes.

Senator Meighen: As I heard you, you asked why you would do anything more if you have this. My question to you would be that if I were a member of the cleaning staff and I arrive airside with a great big gym bag, is anyone going to look in it, or if I have the right card, no problem, come on in?

M. Grégoire : Parce que nous n'en sommes pas encore là, monsieur le président.

Le président : Et pourquoi?

M. Grégoire : Parce que nous avons un bon système de vérification des antécédents et un bon système de laissez-passer à instaurer, et que c'est le début d'un système en expansion. Si on devait contrôler tous les travailleurs, poursuivrait-on ce qu'on a déjà entrepris pour la vérification des antécédents et les laissez-passer, ou y aurait-il des doubles emplois?

Le président : Je pensais que vous veniez de nous dire que vous vouliez que le système prenne de l'expansion, que vous ne vouliez pas compter sur une seule mesure et qu'il y avait des recoupements justement pour assurer une meilleure protection, non?

M. Grégoire : Oui, monsieur le président.

Le président : Ne serait-ce pas une façon de faire prendre de l'expansion au système?

M. Grégoire : J'ai indiqué au début, comme je l'avais déclaré en juin, que nous ne le faisons pas aujourd'hui, mais que cela ne voulait pas dire que nous ne le ferions jamais. Nous ne le faisons pas et nous n'avons pas encore le financement pour le faire.

Le président : Vous n'avez pas demandé les fonds voulus.

M. Grégoire : C'est exact.

Le sénateur Atkins : Au sujet des techniques de biométrie, avez-vous un échéancier qui indique à quelles dates toutes les mesures seront en place?

M. Grégoire : Oui. Les aéroports recrutent actuellement leurs employés — pas seulement leurs employés mais tous ceux qui travaillent dans les aéroports, que ce soit pour les compagnies aériennes ou pour d'autres services. Certains aéroports ont fini d'embaucher et ont déployé tout le système. Dans d'autres, ce sera terminé à la fin décembre. Nous espérons que, d'ici la fin de décembre 2006, le système fonctionnera dans toutes les aérogares.

Le sénateur Atkins : Cela s'applique aussi à la technologie?

M. Grégoire : La technologie fonctionne et elle a été testée. C'est la raison pour laquelle il y a eu autant de retards. Nous avons eu des complications avec la technologie, mais tous les pépins techniques ont été réglés et le système fonctionne.

Le sénateur Meighen : Si je travaille pour un service de nettoyage des avions ou une autre entreprise qui a régulièrement accès au tarmac, aux pistes, j'ai déjà un laissez-passer de zone réglementée et j'aurai bientôt une carte d'identité pour les zones réglementées, n'est-ce pas?

M. Grégoire : Oui.

Le sénateur Meighen : Vous semblez avoir demandé pourquoi vous en feriez plus. Pour ma part j'aimerais savoir si un préposé au nettoyage qui possède le bon laissez-passer pourra circuler sans problème du côté piste même s'il se présente une journée avec un gros sac de sport, ou si son sac sera vérifié?

Mr. Barrette: Random passenger screening has been in place for several months. What that employee does not know is that as he or she is going through the access controls, he or she may be subjected one day or another to a random screening. They do not know this, and that is why we call it random.

Senator Meighen: Is that an electronic screening of the contents?

Mr. Barrette: That would include a screening of the person and the contents of what they are bringing airside. That includes personal items. If the person is a cleaner, they may go through with a cart and a certain amount of goods for them to do their work, and that would be subjected to screening as well.

Senator Meighen: It seems astonishing to me that there are a great many more passengers than members of the cleaning staff, yet it seems to be heresy or an extraordinary idea to suggest they go through what I have to go through every time I board a plane.

Mr. Grégoire: Actually there are other issues. Non-passengers or workers will need a variety of tools to do their work that are not allowed on the aircraft for passengers. If you have them using the same screening points as the passengers, that would create a problem between the workers and the passengers. The workers have their own doors elsewhere.

Senator Meighen: Fine. Why not stick an electronic screening unit there for everyone who goes airside to go through?

Senator Moore: Is that not what they do?

Senator Meighen: No. They do random checks.

Mr. Grégoire: They do random checks.

The Chairman: What if they do not take their tools back out? If someone is bringing a knife in, do you not want to know that they bring a knife out?

Mr. Grégoire: The law, as it is written now, only enables us to check when you are coming in, not when you are coming out.

Senator Meighen: But we only do it on a random basis; right?

Mr. Grégoire: That is correct.

Senator Meighen: Take Toronto Island Airport as an example, where there is the possibility of greatly increased traffic. Can airports move from Class I to Class II or vice versa?

Mr. Grégoire: No, the airports were classified back in 1996 through the National Airports Policy. Only one airport has changed classification since then; it is Hamilton, I believe.

Senator Meighen: What is the answer? You can change or you cannot change?

Mr. Grégoire: Well, one airport did change.

M. Barrette : Le contrôle au hasard des non-passagers se fait depuis plusieurs mois. Un jour ou l'autre, cet employé sera contrôlé quand il se présentera à un point d'accès. Il ne sait pas quand et c'est pourquoi nous disons qu'il s'agit de contrôles au hasard.

Le sénateur Meighen : Est-ce qu'on vérifie électroniquement le contenu du sac?

M. Barrette : On inspecte la personne et le contenu de ce qu'elle transporte du côté piste, y compris ses effets personnels. Si cet employé est un préposé au nettoyage, on peut inspecter son chariot et les articles dont il a besoin pour effectuer son travail.

Le sénateur Meighen : Ce que je trouve étonnant, c'est qu'il y a beaucoup plus de passagers que de préposés au nettoyage, et on dirait que c'est de l'hérésie ou de l'extravagance que de leur imposer les mêmes contrôles que ceux auxquels les passagers doivent se soumettre chaque fois qu'ils montent à bord d'un avion.

M. Grégoire : En fait, il y a d'autres problèmes. Les non-passagers ou les travailleurs circulent avec des outils qui sont interdits à bord des avions pour les passagers. Ce serait un problème s'ils utilisaient les mêmes points de contrôle que les passagers. Les travailleurs ont des points d'accès qui leur sont réservés.

Le sénateur Meighen : Bien. Pourquoi ne pas installer des appareils de contrôle électronique pour tous ceux qui se rendent du côté piste?

Le sénateur Moore : N'est-ce pas ce que l'on fait?

Le sénateur Meighen : Non. Il y a des contrôles au hasard.

M. Grégoire : Il y a des contrôles au hasard.

Le président : Ne pourraient-ils pas laisser leurs outils dans la zone réglementée? Vous voulez savoir si quelqu'un entre avec un couteau, mais ne voulez-vous pas aussi savoir si quelqu'un en sort un?

M. Grégoire : Actuellement, la loi nous autorise seulement à contrôler les gens à leur arrivée, et non à la sortie.

Le sénateur Meighen : Mais c'est fait seulement de façon aléatoire, n'est-ce pas?

M. Grégoire : C'est exact.

Le sénateur Meighen : Prenons l'exemple de l'aéroport de l'île de Toronto où le trafic pourrait augmenter considérablement. Un aéroport peut-il passer de la catégorie I à la catégorie II ou l'inverse?

M. Grégoire : Non, les aéroports ont été classés en 1996 en vertu de la Politique nationale des aéroports. Il n'y a qu'un aéroport dont la classification a changé depuis, et c'est celui de Hamilton, je crois.

Le sénateur Meighen : Quelle est votre réponse? La catégorie peut-elle changer ou non?

M. Grégoire : Bien. Celle d'un aéroport a changé.

Senator Meighen: So it is possible.

Mr. Grégoire: Yes.

Senator Meighen: Is Toronto Island Airport Class I or Class II?

Mr. Barrette: When Toronto Island Airport had commercial operations, it was a Class II airport.

Senator Meighen: Is the class based essentially on volume?

Mr. Barrette: No, it is a number of items. It is based on volume and the nature of the operation. What I mean by "nature of operation" is destination, whether it is going to the United States or a number of international flights. Not only that, but the classification of airports requires an annual ongoing evaluation of threat and risk. That is done by Transport Canada on a year-to-year basis, looking not only at statistics and destination, but also at environmental factors around that airport, to help determine in what category this airport should be classified. There are a number of factors.

Senator Meighen: You are providing us with that list, as I understand.

Can you tell us what Transport Canada has done in relation to the recent allegations of ongoing security breaches at Trudeau airport?

Mr. Grégoire: We conducted a full investigation, which means that we sent inspectors to the airport to run a full investigation on all the allegations reported by the journalists. The investigation portion is finished, I believe, and now it is in the analysis stage. Mr. Barrette and colleagues from our legal affairs department are discussing the next steps.

Senator Meighen: Does the next step incorporate any type of public communiqué?

Mr. Grégoire: We do not know yet. We do issue a number of monetary fines in the security environment at all of the airports, either to airports, to airlines or to people who rent lands, but we never publish those for obvious security reasons. On the safety side, we publish all of the aviation safety enforcement actions that we take, but we have never published the security fines that we issue. However, the Aeronautics Act the security regulations provide us with a number of monetary penalties and other regulatory tools to enforce the law.

Senator Meighen: Do you indicate whether there have been fines levied or do you say nothing?

Mr. Grégoire: That would be the decision of the minister because it was never done before.

The Chairman: What are the "obvious security reasons" that you would not indicate that fines had been levied?

Senator Moore: It would show the weak spots in the airport.

The Chairman: Please let the witness answer the question.

Le sénateur Meighen : C'est donc possible.

M. Grégoire : Oui.

Le sénateur Meighen : L'aéroport de l'île de Toronto est-il un aéroport de catégorie I ou de catégorie II?

M. Barrette : Quand il y avait des activités commerciales à cet aéroport, c'en était un de catégorie II.

Le sénateur Meighen : La catégorie dépend essentiellement du volume?

M. Barrette : Non, d'un certain nombre de critères. Cela dépend du volume et de la nature des activités. Par là, je veux dire la destination des avions, à savoir les États-Unis ou d'autres pays. De plus, la classification des aéroports exige une évaluation annuelle des menaces et des risques. Cette évaluation est faite chaque année par Transports Canada, qui tient compte des chiffres sur la destination mais aussi des facteurs environnementaux pour déterminer la catégorie de l'aéroport. Il y a un certain nombre de facteurs à prendre en considération.

Le sénateur Meighen : Vous nous distribuez cette liste, si je comprends bien.

Pouvez-vous nous dire ce que Transports Canada a fait au sujet des récentes allégations concernant des problèmes de sécurité à l'aéroport Trudeau?

M. Grégoire : Nous avons effectué une enquête exhaustive, c'est-à-dire que des inspecteurs se sont rendus à l'aéroport pour vérifier les allégations faites par les journalistes. Je crois que l'enquête est finie et que nous en sommes maintenant à l'analyse. M. Barrette et nos collègues du service juridique discutent des prochaines mesures à prendre.

Le sénateur Meighen : Dans ces mesures, prévoit-on publier un communiqué?

M. Grégoire : Nous ne le savons pas encore. Nous imposons des amendes si la sécurité a été enfreinte, que ce soit aux aéroports, aux compagnies aériennes ou à ceux qui louent des terrains, mais nous ne publions jamais ces renseignements pour des raisons de sécurité évidentes. Par ailleurs, nous annonçons toutes les mesures de sécurité aérienne que nous prenons, mais nous ne rendons jamais publiques les amendes imposées. Cependant, le règlement de la Loi sur l'aéronautique nous permet d'imposer des amendes et de prendre d'autres mesures pour faire respecter la loi.

Le sénateur Meighen : Indiquez-vous que des amendes ont été perçues ou si vous n'en parlez pas?

M. Grégoire : C'est au ministre de décider parce qu'on ne l'a jamais fait avant.

Le président : Quelles sont les « raisons de sécurité évidentes » pour lesquelles vous ne voulez pas indiquer que des amendes ont été perçues?

Le sénateur Moore : On révélerait les failles dans la sécurité de l'aéroport?

Le président : Laissez le témoin répondre à la question.

Mr. Grégoire: We have yet to have a discussion with the minister on the results of that because it is not completed yet. All I am saying is that we have never published the list of security fines.

The Chairman: What are the "obvious security reasons?"

Mr. Grégoire: If you were to publish a security fine to an airline, it would indicate a security gap at that place.

The Chairman: Correct. What is the problem with you making it public a period of time after that happens? In other words, the problem took place; then, six months later when they have had a chance to fix the problem, let the public know that there was a problem, that you imposed a fine and the problem was fixed. Why would there be a security problem with that?

Mr. Grégoire: There may or may not be a security problem, but our policy now is not to publish those at all.

The Chairman: Do you not believe that the public would have greater confidence in the system if they knew you were catching problems and correcting them? Then, after time has gone by and the problem has been corrected, the public knows you are on the job and the problems are being fixed.

Mr. Grégoire: It is possible. We have 137 or 140 inspectors across the country doing that kind of work throughout the various airports. We check if the airports, the airlines and others are following the regulations. We do enforce, give fines or suspensions on a regular basis, but we do not publish them.

Senator Meighen: Why do not you start by publishing the fact that you do levy fines with X number of fines having been levied against Y number of offenders? For example, I am sure that sort of information about eating establishments is available from city hall in most cities in Canada.

Mr. Grégoire: It is possible, yes.

Senator Meighen: Otherwise, how does the public know you are doing anything? That is the problem. I am trying to help you.

Mr. Grégoire: You are trying to help us?

Senator Meighen: Yes, it is important to let the public know that Transport Canada is on the job.

Mr. Grégoire: We are on the job and it is part of our communications. Whenever our communication people talk about what we do, they mention that, but never go into specifics.

Senator Meighen: I did not say that; that is just what I did not say. I suggested that you give generalities; that X number of fines were levied against Y number of offenders. That is not specific.

Mr. Grégoire: We can certainly consider that suggestion for the future.

Senator Meighen: I cannot ask for anything more today, I guess.

M. Grégoire : Il faut discuter de la question avec le ministre parce que l'analyse n'est pas encore terminée. Je dis simplement que nous n'avons jamais publié la liste des amendes en matière de sécurité.

Le président : Quelles sont les « raisons de sécurité évidentes »?

M. Grégoire : Si on annonce qu'une compagnie aérienne a reçu une amende pour des raisons de sécurité, on signale où il y a des lacunes à ce sujet.

Le président : Bien. Y a-t-il un problème à rendre ces renseignements publics après un certain temps? Autrement dit, si c'est annoncé six mois plus tard, une fois la situation rétablie, le public pourrait savoir que vous avez décelé des lacunes, imposé une amende et fait corriger les choses. Cela causerait-il des problèmes de sécurité?

M. Grégoire : Peut-être que oui et peut-être que non, mais nous avons pour principe de ne pas publier ces renseignements.

Le président : Ne pensez-vous pas que la population ferait plus confiance au système si elle savait que vous décelez les problèmes et que vous les corrigez? En apprenant plus tard que les anomalies ont été réglées, la population saurait que vous êtes vigilants et que vous améliorez les choses.

M. Grégoire : C'est possible. Nous avons 137 ou 140 inspecteurs dans l'ensemble du pays qui effectuent ce travail dans les différents aéroports. Nous vérifions si les aéroports, les compagnies aériennes et d'autres suivent le règlement. Nous l'appliquons, nous imposons des amendes ou des suspensions régulièrement, mais nous ne publions pas ces informations.

Le sénateur Meighen : Pourquoi ne commencez-vous pas par annoncer que vous avez imposé tel nombre d'amendes à tel nombre de délinquants? Par exemple, je suis sûr que les hôtels de ville de la plupart des villes canadiennes fournissent des renseignements sur les établissements de restauration qui ont fait l'objet d'amendes.

M. Grégoire : C'est possible, oui.

Le sénateur Meighen : Autrement, comment la population peut-elle savoir ce que vous faites? C'est le problème. J'essaie de vous aider.

M. Grégoire : Vous essayez de nous aider?

Le sénateur Meighen : Oui, c'est important de faire savoir à la population que Transport Canada fait son travail.

M. Grégoire : Nous faisons notre travail et nous en faisons état. Notre service des communications explique ce que nous faisons sans toutefois entrer dans les détails.

Le sénateur Meighen : Ce n'est pas ce que j'ai dit. Je vous ai proposé de donner des renseignements généraux, d'indiquer le nombre d'amendes perçues auprès de tel nombre de délinquants. Ce n'est pas détaillé.

M. Grégoire : Nous pouvons sûrement examiner votre proposition pour plus tard.

Le sénateur Meighen : J'imagine que je ne peux pas en demander plus aujourd'hui.

The Chairman: Would you advise us when you have completed that consideration? Would you put that on your list of information to bring back to us?

Mr. Grégoire: Yes.

Senator Meighen: Has Transport Canada conducted a cost benefit analysis or other kind of analysis to determine whether your present policy of CATSA employees being employees of private contractors rather than public servants is the right one?

Mr. Grégoire: No, sir, we have not.

Senator Meighen: Am I not correct that in other jurisdictions, the United States for one, I think, that those people are public servants?

Mr. Grégoire: You are correct. The TSA in the U.S. employs, I believe, 43,000 screeners. The CATSA legislation provided for CATSA to hire their own screeners, contract to airports or use service providers. CATSA has chosen to use service providers and the CATSA legislation is presently under review. We will see if the panel makes any recommendations to the minister in that regard, but we, in Transport Canada, have not done that analysis.

Senator Meighen: It will require a decision by the minister to carry it out, as I understand.

Mr. Grégoire: CATSA is a Crown corporation and can choose the mechanism it wants under the act as it is today. It would require something to force them, if I get your question right.

Senator Meighen: If we decided that was the right way to go.

Mr. Grégoire: If you decided that was the right way to go, that would either have to be a decision of CATSA or a change in legislation imposed by Parliament.

Senator Moore: How many CATSA screeners are there?

Mr. Grégoire: I believe there are 4,200, approximately, while there were about 2,800 before September 2001.

Senator Meighen: Mr. Grégoire, did I hear you correctly to say that it takes generally two to three weeks to get the Restricted Area Pass card, assuming there are no problems?

Mr. Grégoire: If everything is clean, yes.

Senator Meighen: I am very encouraged to hear that because the anecdotal evidence I have received is not to that effect. If fact, the human resources director of an airline in Canada has had an application in, I am told, since February, and nothing has happened. Either there is a problem or in some instances it takes longer.

Mr. Grégoire: I will not discuss specific cases in public for sure.

Le président : Allez-vous nous le dire quand vous l'aurez fait? Pourriez-vous inscrire cela sur la liste des renseignements à nous fournir?

M. Grégoire : Oui.

Le sénateur Meighen : Transports Canada a-t-il effectué une analyse coût-avantage ou un autre genre d'analyse pour déterminer si le recours par l'ACSTA à des entrepreneurs privés plutôt qu'à des fonctionnaires était une bonne chose?

M. Grégoire : Non monsieur, nous ne l'avons pas fait.

Le sénateur Meighen : Est-ce que ce ne sont pas des fonctionnaires qui font ce travail dans d'autres pays, comme les États-Unis?

M. Grégoire : Oui. Aux États-Unis, la TSA emploie 43 000 contrôleurs, je crois. La loi de l'ACSTA autorise l'administration canadienne de la sûreté du transport aérien à recruter ses propres contrôleurs ou encore à signer des contrats avec les aéroports ou à faire appel à des fournisseurs de services. L'ACSTA a choisi de recourir à des fournisseurs de services et la loi qui la régit est présentement à l'étude. Nous verrons si le comité d'examen formulera des recommandations au ministre à ce sujet mais nous, à Transports Canada, nous n'avons pas fait d'analyse là-dessus.

Le sénateur Meighen : La décision devra être prise par le ministre, si je comprends bien.

M. Grégoire : L'ACSTA est une société d'État qui peut choisir le mécanisme qu'elle veut en vertu de la loi actuellement en vigueur. Il faudrait une mesure pour l'obliger à agir, si j'ai bien compris votre question.

Le sénateur Meighen : Et si nous décidions que c'était la chose à faire.

M. Grégoire : Si vous le décidiez, il faudrait que l'ACSTA choisisse d'agir ainsi ou que la loi soit modifiée par le Parlement.

Le sénateur Moore : Combien y a-t-il de contrôleurs de l'ACSTA?

M. Grégoire : Je crois qu'il y en a à peu près 4 200, alors qu'il y en avait environ 2 800 avant septembre 2001.

Le sénateur Meighen : Monsieur Grégoire, avez-vous bien dit qu'il faut compter en général deux à trois semaines pour obtenir un laissez-passer de zone réglementée, quand il n'y a pas de problème?

M. Grégoire : Si tout est en règle, oui.

Le sénateur Meighen : Je suis très heureux de vous l'entendre dire parce qu'on m'a signalé un cas où les choses ne se sont pas passées de cette façon. En fait, le directeur des ressources humaines d'une compagnie aérienne au Canada a présenté une demande en février et n'a pas reçu de réponse. Soit qu'il y a un problème, soit que c'est plus long dans certains cas.

M. Grégoire : Je ne vais sûrement pas discuter de cas particuliers en public.

Senator Meighen: I did not give you a specific case, so it would be hard for you to discuss it, right?

Mr. Grégoire: Yes.

Senator Meighen: Why do you say that? I did not give you any specifics?

Mr. Grégoire: If there is a red flag it will take much longer.

Senator Meighen: I understand that.

If I were to apply for a pass today, would I be under the Restricted Area Pass card system or under the new Restricted Area Identification Card which comes into effect December 31?

Mr. Grégoire: It depends on the airport. Some already have the new system in place and functioning; others have not completed the installation of the electronic door access. With respect to the background check of Transport Canada, it does not change anything, whether you apply now or in the future, but at some airports you may be given the old pass and asked to renew your old pass immediately. If you go to Pearson airport, for instance, it is doing the enrolment now with a number of enrolment stations.

Can the new pass be used? As soon as the new pass is issued, the old pass is cancelled?

Mr. Barrette: That is correct.

[Translation]

Senator Meighen: The old card will automatically be cancelled then. There is no timed delay. Correct?

[English]

Mr. Barrette: It is in with the new one and out with the old one, and that is recuperated by the airport authority.

Mr. Grégoire: The new one may not activate the doors yet at some airports.

Senator Meighen: "Yet" meaning today or "yet" meaning December 31.

Mr. Grégoire: "Yet" meaning today.

Senator Meighen: But it will activate the doors December 31.

Mr. Grégoire: That is the plan.

The Chairman: On behalf of the committee, I would like to thank both of you very much for appearing before us. We look forward to having you back again. I anticipate we will be asking you to come back in the coming months. This is an ongoing matter of interest to the committee and it is a subject that we intend to pursue further.

Senators, our next panel of witnesses are representatives of the RCMP. We have before us today Assistant Commissioner Raf Souccar, who is responsible for Federal and International

Le sénateur Meighen : Je ne vous ai pas donné de renseignements précis et il vous serait donc difficile d'en discuter, n'est-ce pas?

M. Grégoire : Oui.

Le sénateur Meighen : Pourquoi dites-vous cela? Je ne vous ai pas donné de détails?

M. Grégoire : S'il y a un problème, ce sera beaucoup plus long.

Le sénateur Meighen : Je comprends.

Si je devais présenter une demande d'accès aujourd'hui, est-ce que ce serait en vertu du système de cartes d'accès de zone réglementée ou du système de carte d'identité pour les zones réglementées qui va entrer en vigueur le 31 décembre?

M. Grégoire : Tout dépend de l'aéroport. Certains appliquent déjà le nouveau système tandis que d'autres n'ont pas fini d'installer les points d'accès électroniques. Pour ce qui est de la vérification des antécédents par Transports Canada, cela ne change rien, que vous présentiez votre demande maintenant ou plus tard mais, dans certains aéroports, on pourra vous fournir l'ancien laissez-passer et vous demander de le renouveler tout de suite. À l'aéroport Pearson, par exemple, il y a différents bureaux d'inscription.

Peut-on utiliser le nouveau laissez-passer? Dès qu'il est délivré, l'ancien est annulé?

M. Barrette : C'est exact.

[Français]

Le sénateur Meighen : Alors, c'est automatique, il n'y a pas de délai entre les deux?

[Traduction]

M. Barrette : La nouvelle carte entre en vigueur et l'ancienne ne peut plus être utilisée et est récupérée par l'administration de l'aéroport.

M. Grégoire : Il se peut que la nouvelle carte ne permette pas l'accès dans certains aéroports.

Le sénateur Meighen : Voulez-vous dire aujourd'hui ou le 31 décembre?

M. Grégoire : Aujourd'hui.

Le sénateur Meighen : Mais elle va le permettre le 31 décembre.

M. Grégoire : C'est ce qui est prévu.

Le président : Au nom du comité, j'aimerais vous remercier tous les deux d'être venus nous rencontrer. D'ailleurs, nous comptons vous revoir. Je pense que nous vous inviterons dans les mois à venir. C'est une question qui nous intéresse et que nous comptons examiner de nouveau.

Sénateurs, nous allons maintenant accueillir des représentants de la GRC. Nous recevons aujourd'hui le commissaire adjoint Raf Souccar, qui s'occupe des Opérations fédérales et

Operations of the Royal Canadian Mounted Police. The subject of our hearings today relates principally to Integrated Border Enforcement Teams, commonly known as IBETs.

Assistant Commissioner Souccar joined the RCMP in 1977 and began his career in drug enforcement. He was promoted to his current rank in 2005 and was given responsibility for the RCMP's Federal and International Operations. In this capacity, he is responsible for financial crime, border integrity, drugs and organized crime and international policing programs, as well as federal strategic services.

Mr. Souccar is accompanied by Superintendent Joe Oliver, Director of Customs and Excise with the RCMP.

Welcome to you both.

Raf Souccar, Assistant Commissioner, Federal and International Operations, Royal Canadian Mounted Police: Mr. Chairman and senators, I am pleased to be here before you today, along with my colleague Joe Oliver.

The strategic priorities for the RCMP's Federal and International Operations Directorate, or FIO, include effective support of international operations, reducing the threat and impact of organized crime, and effectively delivering our federal programs.

Border integrity falls under federal international operations and encompasses branches with expertise in investigating cross-border criminality and identifying threats to Canada's national security along the shared land border and at major air and marine points.

The Integrated Border Enforcement Teams — or IBETs, as I will refer to them — are an important component of the border integrity strategy and, in my view, are a best practice in border security management for the 21st century.

Following September 11, and as a result of the Smart Border Declaration and action plans, 15 IBET regions were created with teams in 23 different locations along the shared border of Canada and the United States. There are five participating IBET core agencies: the Royal Canadian Mounted Police, Canada Border Services Agency, U.S. Customs and Border Protection, U.S. Immigration and Custom Enforcement, and the U.S. Coast Guard.

The IBET concept is based on intelligence-led policing, coordinated information sharing, and identifying, investigating and interdicting persons and organizations that pose a threat to national security or that are engaged in other organized crime activity. This model also emphasizes a harmonized approach to targeting cross-border criminal activity, not only east to west but also north to south.

internationales à la Gendarmerie royale du Canada. Nous allons discuter aujourd'hui principalement des Équipes intégrées de la police des frontières, les EIPF.

Le commissaire adjoint Souccar est entré à la GRC en 1977 pour travailler dans le service de lutte anti drogue. Il a été promu commissaire adjoint en 2005 et alors chargé des Opérations fédérales et internationales de la GRC. À ce titre, il est responsable de la criminalité financière, de l'intégrité des frontières, des drogues et du crime organisé ainsi que de la police internationale et des services stratégiques fédéraux.

M. Souccar est accompagné par le surintendant Joe Oliver, qui est directeur du service Douanes et accise de la GRC.

Bienvenue à vous deux.

Raf Souccar, commissaire adjoint, Opérations fédérales et internationales, Gendarmerie royale du Canada : Monsieur le président et distingués sénateurs, je suis heureux de témoigner devant vous aujourd'hui avec mon collègue Joe Oliver.

Les priorités stratégiques des Opérations fédérales et internationales, ou OFI, de la GRC sont les suivantes : fournir un soutien efficace aux opérations internationales, réduire la menace et l'impact du crime organisé et assurer la prestation efficace des programmes fédéraux.

L'intégrité des frontières relève des opérations fédérales et internationales qui regroupent des directions dont la spécialité est de faire enquête sur la criminalité transfrontalière et de cerner les menaces à la sécurité nationale du Canada le long de la frontière commune et dans les principaux points d'entrée aériens et maritimes.

Les Équipes intégrées de la police des frontières, ou EIPF, constituent un volet important de la stratégie de protection de l'intégrité des frontières et constituent, à mon avis, un modèle à suivre en matière de gestion de la sécurité frontalière au XXI^e siècle.

Après le 11 septembre 2001 et la signature de la déclaration et du plan d'action sur la frontière intelligente, on a créé des EIPF dans quinze régions et déployé du personnel dans 23 emplacements le long de la frontière commune entre le Canada et les États-Unis. Les cinq principaux organismes partenaires des EIPF sont : la Gendarmerie royale du Canada, l'Agence des services frontaliers du Canada, la Patrouille frontalière américaine, Immigration et douanes américaines et la Garde côtière américaine.

Le concept d'EIPF repose sur la répression criminelle axée sur les renseignements et la coordination de l'échange d'information et permet de repérer les personnes et les organisations qui menacent la sécurité nationale ou qui sont impliquées dans le crime organisé, ainsi que de faire enquête sur elles et de les neutraliser. Ce modèle privilégie aussi l'harmonisation des initiatives de lutte contre les activités criminelles transfrontalières non seulement de la côte est à la côte ouest, mais aussi du nord au sud.

I would like to spend a few minutes explaining why the IBET model is crucial to border security, and I would also like to talk about its benefits.

Law enforcement today is faced with a multitude of complex challenges: globalization, innovative criminal organizations, rapidly advancing technology and a threat of terrorism, to name a few. We have seen on a number of occasions the innovation and flexibility of criminal organizations rapidly responding to enhanced enforcement by displacement, building tunnels or even smuggling.

In my opinion, the Canada-U.S. border is quite unique. Among the challenges we face is how best to increase security without impeding the legitimate movement of people and commerce. The border is much more than a line in the sand; it is a continuum.

Several years ago, the RCMP patrolled specific parts the country but, over time, our experience showed that criminal organizations knew exactly how to get around those patrols and their effectiveness became questionable. The situation remains today, as evidenced by the increase in home-grown terrorism. A border patrol would not have prevented their crossing and would not have made the links that intelligence-led policing was able to accomplish, which led to their arrest.

I am not suggesting that we do not need tight border controls, but I do believe the best way to protect our citizens and target the real threat is through a balanced approach. By a balanced or multi-faceted approach, I mean that in addition to border enforcers, we need law enforcement agencies on both sides of the border, partnering and working closely together on the same goals — disrupting criminal activity and working smarter instead of harder.

IBET brings to bear the resources and authorities of a bi-national multi-disciplinary team with a full range of police, customs, immigration and regulatory powers to support public safety and national security. It does this through an intelligence-led method of operation. The IBET initiative goes beyond physical barriers by sharing information with law enforcement partners who have an interest in border security, by leveraging domestic resources and assets with other domestic and international partners to accomplish the overall objective, by using economies of scale to divide the costs and multiply the benefits, and by developing shared priorities and long-term plans so that our resources can be committed to achieving common goals.

J'aimerais prendre quelques minutes pour expliquer pourquoi le modèle des EIPF est primordial à la sécurité de notre frontière et vous indiquer quels en sont les avantages.

Les responsables de l'application de la loi sont aujourd'hui aux prises avec une multitude de problèmes complexes comme la mondialisation, l'ingéniosité des groupes du crime organisé, les progrès rapides de la technologie et la menace terroriste, pour n'en nommer que quelques-uns. Nous avons eu l'occasion de constater à quelques reprises toute l'ingéniosité et la souplesse dont le crime organisé est capable en s'adaptant rapidement aux progrès dans la répression criminelle, notamment en changeant de lieu, en construisant des tunnels ou même en faisant de la contrebande par la voie des airs.

À mon avis, la frontière canado-américaine est unique en son genre. Une des tâches qui nous attend est de réussir à augmenter la sécurité sans nuire au commerce. La frontière, c'est bien plus qu'une simple ligne tracée dans le sable; c'est un tout homogène.

Il y a plusieurs années, la GRC patrouillait certaines parties du pays, mais nous avons appris à la lumière de nos expériences que les organisations criminelles savaient exactement comment contourner ce problème et l'efficacité des patrouilles a alors été remise en cause. Cette situation persiste encore aujourd'hui, comme le démontre la croissance du terrorisme au pays. Une patrouille frontalière n'aurait pas pu empêcher les individus arrêtés récemment à Toronto de passer et n'aurait pas fait les liens que les services de police axés sur les renseignements sont parvenus à établir, ce qui a mené à leur arrestation.

Je ne suis pas en train d'insinuer que les contrôles serrés à la frontière sont inutiles. Je crois en fait que la meilleure façon d'assurer la protection de nos concitoyens et de s'attaquer aux menaces réelles consiste à adopter une approche équilibrée. Quand je parle d'approche équilibrée ou polyvalente, je veux dire qu'en plus de la police des frontières, nous devons faire appel à des organismes d'application de la loi des deux côtés de la frontière, qui formeront des partenariats et qui travailleront en étroite collaboration à la réalisation du même objectif, qui est de contrer les activités criminelles.

Les EIPF peuvent utiliser les ressources et exercer l'autorité d'une équipe multidisciplinaire binationale disposant de tous les pouvoirs nécessaires en matière de police, de douanes, d'immigration et de réglementation pour assurer la sécurité publique et nationale, en faisant appel au renseignement. La tâche des EIPF est loin de se limiter aux frontières physiques. Elle consiste notamment à échanger de l'information sur l'application de la loi avec des partenaires qui cherchent aussi à assurer la sécurité frontalière; à tirer parti de nos ressources et de nos atouts à l'intérieur du pays et avec d'autres partenaires nationaux et internationaux pour mieux atteindre notre objectif global; à faire des économies d'échelle afin de répartir les coûts et de multiplier les avantages; et à établir les mêmes priorités et des plans à long terme pour que nos ressources s'engagent à réaliser des objectifs communs.

Although front line law enforcement officers have worked together on joint operations and cooperated for decades, there was no formal ongoing structure as exists in the IBET and is endorsed by both Canada and the United States. The core IBET agencies are dedicated to building strong relationships, sharing information and best practices, as well as conducting joint threat assessments. In my view, they have opened up the lines of communication between the law enforcement agencies of our two countries. This close cooperation has come about as a result of monthly meetings held with local IBET representatives, from the five core agencies, to resolve issues, share information and best practices and prioritize investigations that have come to light through intelligence analysis.

At the national level, senior representatives meet quarterly as a steering committee known as the International Joint Management Team. Given that organized crime is not static at the border, conspiracies occur inland and between major Canadian and U.S. cities. Effective border enforcement requires dialogue and coordination with inland enforcement teams, which takes place through the IBET Joint Management Teams, or JMTs.

Another very important component of the IBET model involves the co-location of intelligence resources in the field to facilitate the exchange of law enforcement information on criminal activities observed or interdicted at the shared border. These co-located intelligence teams jointly develop intelligence that sets the stage for a focused enforcement effort on the criminal organizations, taking advantage of the gaps in security of the border between the points of entry.

The IBET program has also created a National Coordination Team composed of representatives from the five core agencies, co-located in Ottawa. These dedicated resources work in the same office to expedite processes, develop joint directions and ensure policy development is not done in a vacuum.

Since their inception, IBET units have identified national security cases, disrupted smuggling rings, confiscated drugs, weapons, tobacco, and intercepted criminal networks attempting to smuggle illegal migrants. A number of long-term investigations have come to fruition in 2006. For example, Project Frozen Timber was a major, two-year project between British Columbia and Washington State where IBET targeted a network of smuggling organizations that were using aircraft to ferry tons of drugs across the border, including marijuana to the U.S. and cocaine to Canada. That investigation involved every Canadian and American agency operating in that area, working together under the umbrella of IBET. It should be made clear that IBETs

Même si les responsables de première ligne de l'application de la loi ont travaillé ensemble dans des opérations conjointes et collaboré pendant des dizaines d'années, il n'y avait pas de structure officielle comme celle des EIPF, approuvée à la fois par le Canada et les États-Unis. Les principaux organismes partenaires des EIPF cherchent à établir des relations beaucoup plus solides, à s'échanger de l'information, à partager leurs meilleures pratiques et à s'échanger leurs évaluations de la menace. À mon avis, ils ont ouvert des lignes de communication entre les organismes d'application de la loi de nos deux pays. Il y a une étroite collaboration puisque, chaque mois, les représentants locaux des cinq principaux organismes partenaires des EIPF se réunissent pour régler des questions, échanger de l'information et leurs meilleures pratiques et fixer les priorités relativement aux enquêtes que les analyses du renseignement ont fait ressortir.

À l'échelle nationale, des hauts représentants se réunissent tous les trimestres au sein d'une équipe intégrée de cogestion qui en fait le comité directeur de l'ensemble de l'initiative. Comme le crime organisé ne se limite pas à la frontière, puisque des conspirations se trament aussi à l'intérieur du pays et entre les grandes villes canadiennes et américaines, une application efficace de la loi à la frontière nécessite un dialogue et une bonne coordination avec les organismes d'application de la loi à l'intérieur du pays. Ce dialogue se fait par l'entremise des équipes de cogestion des EIPF.

Un autre aspect très important du modèle des EIPF est le regroupement des ressources liées aux renseignements dans le domaine, afin de faciliter l'échange d'information sur l'application de la loi ayant trait aux activités criminelles observées ou interdites à la frontière commune. Les équipes chargées du renseignement ainsi regroupées produisent conjointement les renseignements qui sont si importants à l'adoption de mesures de répression visant les organisations criminelles qui tirent avantage des failles dans la sécurité frontalière entre les points d'entrées.

Le programme des EIPF a également mis sur pied une équipe de coordination nationale formée de représentants des cinq principaux organismes partenaires, qui sont regroupés à Ottawa. Ces personnes-ressources dévouées travaillent dans le même bureau afin d'accélérer le processus, d'établir une orientation commune et de s'assurer que l'élaboration des politiques ne se fait pas en vain.

Depuis leur création, les EIPF ont détecté des affaires de sécurité nationale, ont réussi à démanteler des réseaux de contrebande, ont effectué des saisies de drogues illicites, d'armes et de tabac, et ont intercepté des réseaux de criminels qui tentaient de faire passer la frontière clandestinement à des immigrants illégaux. Un certain nombre d'enquêtes à long terme ont porté fruits en 2006. C'est le cas notamment de l'opération Frozen Timber. Dans le cadre de cette opération majeure d'une durée de deux ans, menée en Colombie-Britannique et dans l'État de Washington, les EIPF ont ciblé un réseau d'organisations criminelles qui utilisaient des aéronefs pour transporter des tonnes de drogues des deux côtés de la frontière, soit de la

do not work alone but work closely with local and provincial law enforcement agencies, as required in any given investigation.

In closing, I would like to make the following points. The IBET initiative has been internationally recognized as a best practice because it is consistent with government-wide and RCMP departmental priorities, while continuing to serve the public interest. In fact, U.S. Immigration and Customs Enforcement, under the Department of Homeland Security, is leading a new southern border initiative called Border Enforcement Security Team, or BEST, which is modelled after the IBET initiative.

Over the past several years, the Government of Canada has iterated its commitment to ensuring the safety and security of Canadians and to working with the United States to protect the safety and integrity of our shared border. This commitment has been declared in successive Speeches from the Throne and in international policy statements.

The IBET initiative has made remarkable progress in strengthening our bi-national relationships and partnerships. We have seen significant improvements in our ability to share information, coordinate investigations and enforce the law in support of our shared mandate to enhance border security.

The IBET partners are all keenly aware that we must improve on this foundation to ensure the sustainability of this important bilateral initiative. We continue to examine opportunities, such as advancing and investing in interoperable border technology; increasing the number of IBET partners and resources on both sides of the line to improve border integrity; and increasing law enforcement resources in Canada's North to exert Canadian sovereignty and respond to increasing international travel.

I thank the committee for allowing me to make these opening comments. My colleague and I will be pleased to answer questions.

Senator Atkins: Mr. Souccar, you have a major responsibility in your work and the description of what you do is most impressive. What is the difference between an IBET group and a SWAT team?

Mr. Souccar: A SWAT team is referred to as an emergency response team in the RCMP. They are called into action in high risk situations that require a tactical unit that has the proper skill sets to deal with that risk level, using specific weaponry and training, et cetera. An IBET is an integrated unit whose focus is the border. It is critical that an IBET maintain that focus on the border and not chase rabbits, if you will. Although they interact with inland teams, their focus remains the border. They work jointly at all times with the five core agencies, which I referred to

marijuana aux États-Unis et de la cocaïne au Canada. Cette enquête a mobilisé pratiquement tous les organismes canadiens et américains actifs dans la région, qui ont travaillé ensemble sous l'égide des EIPF. Je tiens ici à préciser que les EIPF ne travaillent pas seules. Elles collaborent étroitement avec les organismes d'application de la loi locaux et provinciaux, comme les enquêtes l'exigent.

J'aimerais, en terminant, souligner les points suivants. L'initiative des EIPF est reconnue partout dans le monde comme une pratique exemplaire, parce qu'elle est conforme aux priorités du gouvernement et de la GRC et continue de servir les intérêts du public. En fait, l'Immigration et douanes américaines, qui relève du département américain de la sécurité intérieure, a lancé une nouvelle initiative pour sa frontière sud appelée Border Enforcement Security Team, ou BEST, qui s'inspire de l'initiative des EIPF.

Ces dernières années, le gouvernement du Canada a réitéré sa volonté d'assurer la sécurité et la protection des Canadiens et de collaborer avec les États-Unis au maintien de la sécurité et de l'intégrité de notre frontière commune. Cet engagement a été repris dans les différents discours du Trône ainsi que dans les énoncés de politique internationale.

L'initiative des EIPF nous a permis de faire des progrès remarquables dans la consolidation de nos partenariats binationaux. Nous avons constaté une nette amélioration de notre capacité à échanger de l'information, à coordonner les enquêtes et à faire respecter les lois conformément à notre mandat commun qui est d'améliorer la sécurité frontalière.

Les partenaires des EIPF sont tous pleinement conscients que nous devons faire encore mieux pour assurer la viabilité de cette initiative bilatérale importante. Pour y parvenir, nous poursuivons notre examen de questions comme la promotion et le financement d'une technologie interoperable à la frontière; l'augmentation du nombre de partenaires des EIPF et des ressources des deux côtés de la frontière qui travaillent de concert pour renforcer l'intégrité de la frontière et l'augmentation des ressources en application de la loi dans le Nord canadien afin de permettre au Canada d'exercer sa souveraineté et de répondre à l'augmentation des voyages internationaux.

Je remercie le comité de m'avoir permis de faire cette déclaration d'ouverture. Mes collègues et moi nous ferons un plaisir de répondre à vos questions.

Le sénateur Atkins : Monsieur Souccar, vous avez une très grande responsabilité dans votre travail, et la description de ce que vous faites est extrêmement impressionnante. Quelle est la différence entre une EIPF et une équipe d'intervention spéciale?

M. Souccar : Les équipes d'intervention spéciale s'appellent groupes tactiques d'intervention à la GRC. Ils entrent en scène dans les situations présentant un risque élevé qui nécessitent une unité tactique ayant les compétences qu'il faut pour composer avec ce risque élevé, utiliser des armes et des techniques particulières, et cetera. Une EIPF est une unité intégrée dont la préoccupation est la frontière. Il est primordial que l'EIPF demeure toujours concentrée sur la frontière et ne chasse pas les lapins, si l'on veut. Bien que les membres de ces équipes

in my opening comments, to identify threats and to react accordingly by getting ahead of the curve as opposed to behind it. To that extent go my comments about working smarter instead of harder.

Senator Atkins: An IBET unit performs an investigative role primarily.

Mr. Souccar: Yes, that is correct.

Senator Atkins: Where are the IBETs physically located?

Mr. Souccar: We have 23 IBETs in 15 regions across the country with a total of approximately 147 full-time employees.

Senator Atkins: How does an IBET unit differ from local RCMP detachments?

Mr. Souccar: Again, the difference between an IBET team and an inland team at a local detachment is this: For example, a criminal organization exploits the border, either through importing or exporting drugs, smuggling human beings or weapons, whatever it may be. The criminal organization does not operate at the border as such; it operates inland. They utilize facilitators at the border as a means to an end. An IBET team would then focus on the border, while the inland team would focus on the organization itself, through either Part IV, wiretap investigation, the undercover technique, use of human sources, to try to disrupt the criminal organization inland. IBET would focus on the border as a way of interdicting shipments or people being smuggled, as well as working jointly with our U.S. partners who are part of that same team in order to be as effective as possible in dismantling the criminal organization and its facilitating network.

Superintendent Joe Oliver, Director, Customs & Excise, RCMP: Recently, we conducted a joint operation with 26 agencies in British Columbia called Operation Outlook. IBET is the hub through which communication and dialogue takes place. In that operation, the IBET team was under the umbrella of IBET. The local detachment was involved in this joint cross-border operation by strategically deploying roadblocks to help with the displacement and movement of criminal activity. It was a comprehensive IBET operation bringing together all of the partners, including other RCMP entities such as highway patrol, and leveraging those. IBET is the entity through which dialogue takes place, priorities are set and joint action is taken.

Senator Atkins: How many people are involved in IBET at the moment?

Mr. Souccar: Currently, with the 23 teams that we have, there are a total of 147 full-time employees, which includes analysts, civilian members, as well as police officers.

interagissent avec les équipes intérieures, leur préoccupation première demeure la frontière. Ils travaillent constamment avec les cinq principaux organismes que j'ai nommés dans ma déclaration, afin de repérer les menaces et de réagir en conséquence avant les événements plutôt qu'après. C'est ce que je veux dire par un travail plus intelligent que dur.

Le sénateur Atkins : Une EIPF a donc principalement un rôle d'enquête.

M. Souccar : Exactement.

Le sénateur Atkins : Où les EIPF travaillent-elles géographiquement?

M. Souccar : Nous avons 23 EIPF dans 15 régions du pays, ainsi qu'un total d'environ 147 employés à temps plein.

Le sénateur Atkins : En quoi une EIPF diffère-t-elle d'un détachement local de la GRC?

M. Souccar : Encore une fois, la différence entre une EIPF et une équipe intérieure faisant partie d'un détachement local est la suivante : supposons qu'une organisation criminelle exploite la frontière, soit pour l'importation ou l'exportation de drogues, soit pour le passage clandestin de personnes ou d'armes. L'organisation criminelle ne gère pas ses activités à la frontière en tant que telle, mais dans le pays. Elle utilise des complices à la frontière pour parvenir à ses fins. Les membres de l'EIPF se concentreraient sur la frontière, alors que les membres de l'équipe nationale se concentreraient sur l'organisation en tant que telle, par application de la Partie IV, par écoute électronique, par des agents d'infiltration, par l'utilisation de sources humaines, afin d'essayer de désorganiser l'organisation criminelle au pays. Les membres de l'EIPF se concentreraient sur la frontière et interdiraient des envois ou le passage clandestin de personnes et travailleraient conjointement avec nos partenaires de la même équipe aux États-Unis afin de réussir le mieux possible à démanteler l'organisation criminelle et son réseau d'aide.

Surintendant Joe Oliver, directeur, Douanes et accise, GRC : Récemment, nous avons mené une opération conjointe avec 26 organismes de la Colombie-Britannique dans le cadre de l'Opération Outlook. L'EIPF est le véhicule de communication et de dialogue. Dans cette opération, l'EIPF travaillait sous la gouverne des EIPF. Le détachement local a participé à cette opération conjointe transfrontalière en déployant stratégiquement des barrages routiers pour contrer les déplacements et mouvements d'activités criminelles. Il s'agissait d'une grande opération des EIPF qui rassemblait tous les partenaires, y compris d'autres groupes de la GRC, dont la patrouille routière, et en combinait les forces. Dans ce type d'opération, l'EIPF est l'équipe qui oriente le dialogue, établit les priorités et coordonne les actions conjointes.

Le sénateur Atkins : Combien y a-t-il de personnes au sein des EIPF en ce moment?

M. Souccar : En ce moment, dans nos 23 équipes, il y a 147 employés à temps plein en tout, ce qui comprend des analystes, des civils et des policiers.

Senator Atkins: Let us take a hypothetical consideration. If you had another 1,000 members of IBET, how would you deploy them?

Mr. Souccar: If we had another 1,000 members, I take it you are asking how would we deploy them to secure our borders? Are you referring simply to land or are you referring to all of our borders: land, marine and air?

Senator Atkins: I am referring to all of the borders.

Mr. Souccar: Another 1,000 members would be a good start. We would enhance the number of IBET teams. One hundred and forty-seven is very thin, as you can imagine, given the length of our border. IBET teams would be strategically located across the country to fill in the gaps that we have. The numbers per team would increase to allow for a greater period of coverage, so we would go from an 8- or 12-hour shift to perhaps 20- to 24-hour coverage. We would possibly also include a uniform presence on land.

When I speak about a uniform presence, I am not a big supporter of the border patrol concept of having marked cars and uniformed people burning gas back and forth across the border for perhaps little purpose. I am referring more to a uniform presence to show the police presence there, but an intelligence-led presence to the extent that officers would be patrolling where required to perhaps squeeze criminality to where we want it to go, where IBETs are located. Border patrol would be one purpose of the uniform presence.

Second, there would be an outreach component, where officers would educate and create awareness among our citizens along the border to recognize criminality as it travels back and forth across the border. We would perhaps have a uniform police presence attend the border points of entry on a rotational basis. Again, I am not in favour of static guard duty because that only leads to trouble in the long run. We would have members of IBET or members of the uniformed unit present at the border on a rotational basis to deal with people who crash through the border, to be able to pursue them. That, in and of itself, probably requires infrastructure changes to deal with these border crashers, such as the maze barriers that are put in place.

The Chairman: Commissioner, when you refer to something like a maze barrier, there are many people watching us on television who have never heard of that. Could you describe it, please?

Mr. Souccar: They are concrete blocks that would be put past the border, just as one goes through the gate. It is like an obstacle course, if you will, which changes all the time. If someone wants to practise in order to get through the maze or be ready for it, tomorrow it may not be the same maze.

Le sénateur Atkins : Supposons un instant vous ayez 1 000 personnes de plus dans les EIPF, comment les déploieriez-vous?

M. Souccar : Si nous avions 1 000 personnes de plus... Je suppose que vous me demandez comment nous les déploierions pour assurer la sécurité de nos frontières? Pensez-vous seulement aux frontières terrestres ou à toutes nos frontières : terrestres, marines et aériennes?

Le sénateur Atkins : Je pense à toutes les frontières.

M. Souccar : Mille membres de plus seraient un bon départ. Nous augmenterions le nombre d'équipes intégrées de la police des frontières. À 147, nous sommes très peu, comme vous pouvez l'imaginer, compte tenu de la longueur de notre frontière. Les EIPF seraient placés stratégiquement dans le pays pour combler nos lacunes. Le nombre de personnes par équipe augmenterait aussi, pour permettre une plus grande période d'activités, ce qui nous permettrait de passer d'une surveillance de 8 à 12 heures à une surveillance de peut-être 20 à 24 heures par jour. Nous pourrions peut-être aussi assurer une présence terrestre uniforme.

Je parle de présence uniforme, mais je ne suis pas un grand partisan du concept de la patrouille frontalière faite par des personnes en uniforme conduisant dans des voitures identifiées qui consomment de l'essence en aller-retour à la frontière pour peut-être peu de résultats. Je pense plutôt à une présence uniforme afin d'afficher la présence policière, mais surtout à une présence axée sur le renseignement dans la mesure où les agents feraient leur patrouille dans les endroits requis pour essayer coincer les criminels là où nous voulons qu'ils aillent, là où sont situées les EIPF. La patrouille frontalière serait un objectif de la présence uniforme.

Ensuite, il y aurait un volet sensibilisation grâce auquel les agents feraient de l'éducation et sensibiliseraient nos citoyens qui vivent près de la frontière afin de les aider à reconnaître la criminalité dans ses déplacements transfrontaliers. Nous pourrions peut-être assurer une présence policière en uniforme en alternance aux points frontaliers. Encore une fois, je ne suis pas en faveur d'une garde statique, parce que cela ne fait que créer des problèmes à long terme. Il y aurait des membres des EIPF ou des policiers en uniforme présents à la frontière en alternance pour arrêter les personnes qui essaient de traverser la frontière illégalement, pour les poursuivre. Pour cela, il faudrait probablement modifier notre infrastructure afin d'arrêter les personnes qui essaient de traverser la frontière illégalement grâce à des demi-barrières disposées en chicane, par exemple.

Le président : Monsieur le commissaire, une grande partie de nos téléspectateurs n'ont jamais entendu parler de demi-barrières disposées en chicane. Pouvez-vous nous expliquer de quoi il s'agit, s'il vous plaît?

M. Souccar : Ce sont des blocs de béton qu'on place juste après la frontière, après le poste de douane. C'est comme une course à obstacles qui change tout le temps, si l'on veut. Si une personne veut se pratiquer à traverser la demi-barrière ou se préparer à le faire demain, la demi-barrière ne sera peut-être pas la même demain.

Senator Atkins: Why are maze barriers not used at Fort Erie or St. Stephen?

Senator Meighen: More importantly, why do they not use what companies who rent cars use? I am referring to the spikes that come up if you are going the wrong way. If spikes were in the road, they could be raised up when required.

Mr. Souccar: Those are all infrastructure options that are available, as well as added police presence on a rotational basis.

In addition to people, of course, technological support is required, including increased sensors and air support for interdiction. We are not strong enough in that area on this side of the border. We do not have available the air assets.

The Chairman: Could you be more specific? How many aircraft do you have available to you?

Mr. Souccar: Three helicopters are dedicated to the IBETs.

The Chairman: Over how many kilometres?

Mr. Souccar: Over the length of our border.

The Chairman: Could each team utilize a helicopter profitably?

Mr. Souccar: Depending on the distance between IBETs, potentially, yes.

The Chairman: When you say "potentially," it sounds like it is not something you are studying or actively pursuing.

Senator Moore: In a perfect world?

Mr. Souccar: In a perfect world, yes, we would have the air assets and the technology available right now. We would have people monitoring the sensors, with the ability to deploy someone immediately once a sensor goes off.

The Chairman: What are we missing without those assets?

Mr. Souccar: Without those assets, regardless of how intelligence-led we are, gaps are created. With those gaps, we do not know what we do not know, in that we do not know what is getting through. We know that most interdictions are done at the ports of entry, but perhaps more is coming through between the ports of entry than we are aware of.

The Chairman: Is it hard for people to figure out where those gaps are?

Mr. Souccar: No, I do not think it is difficult to figure out where the gaps are. We move our teams around as much as we possibly can to anticipate the movement of criminality.

For example, if you secure the land and they dig underneath, now you have a tunnel. As you know, we have one between British Columbia and Washington State. If you secure the

Le sénateur Atkins : Pourquoi n'utilise-t-on pas de demi-barrières disposées en chicane à Fort Erie ou à St. Stephen?

Le sénateur Meighen : Surtout, pourquoi n'utilisent-ils pas ce que les entreprises de location de voitures utilisent? Je pense aux pointes qui sortent si l'on part du mauvais côté. S'il y avait des pointes dans la route, on pourrait les faire sortir au besoin.

M. Souccar : Ce sont toutes des options d'infrastructure possibles. On pourrait aussi accroître la présence policière en alternance.

En plus du personnel, bien sûr, nous avons besoin d'outils techniques, comme des détecteurs supplémentaires, et d'assistance aérienne pour interdire l'accès. Nous ne sommes pas assez forts à cet égard de ce côté-ci de la frontière. Nous n'avons pas les ressources aériennes nécessaires.

Le président : Pourriez-vous être plus précis? De combien d'aéronefs disposez-vous?

M. Souccar : Il y a trois hélicoptères qui sont consacrés aux EIPF.

Le président : Pour couvrir combien de kilomètres?

M. Souccar : Toute la frontière.

Le président : Est-ce que chaque équipe peut utiliser un hélicoptère avantagusement?

M. Souccar : Tout dépend de la distance entre les EIPF, mais oui, c'est possible.

Le président : Vous dites que c'est « possible ». On dirait que vous n'avez pas étudié la question ou que ce n'est pas l'un de vos objectifs immédiats.

Le sénateur Moore : Dans un monde idéal?

M. Souccar : Dans un monde idéal, oui, nous aurions des ressources aériennes et des ressources technologiques. Nous aurions des personnes qui surveilleraient les détecteurs et qui pourraient déployer quelqu'un immédiatement lorsqu'un détecteur capte quelque chose.

Le président : Quels sont nos écueils sans ces ressources?

M. Souccar : Sans ces ressources, bien que nos équipes soient axées sur le renseignement, il y a des lacunes qui se créent. En raison de ces lacunes, nous ne savons pas ce que nous ne savons pas, parce que nous ne savons pas qu'est-ce qui réussit à passer. Nous savons que la plupart des interdictions se font aux points d'entrée, mais peut-être y a-t-il plus de criminels que nous le croyons qui passent entre les points d'entrée.

Le président : Est-il difficile de comprendre quelles sont les lacunes?

M. Souccar : Non, je ne crois pas qu'il soit difficile de cerner les lacunes. Nos équipes se déplacent le plus possible pour anticiper les mouvements de criminalité.

Par exemple, si l'on assure la sécurité terrestre et qu'ils creusent pour passer sous la terre, on se retrouve avec un tunnel. Comme vous le savez, il y en a un entre la Colombie-Britannique et l'État

ground, they may come by air. Criminality is always adapting and going to where we are not. Those are the gaps I am talking about that we need to seal in order to be able to be more effective.

Another important thing is resources. You talked about an addition of 1,000 members. It is important to ensure that we have a seamless integration with our marine units, our airports and our marine ports so that if we beef up an area with security and it squeezes criminality elsewhere, we better be ready to deal with the displacement that occurs. Hence, if we tighten up land and they go marine or come through the ports or the airports, we need to be there in order to deal with the displacement we have created.

The Chairman: Describe "seamless" to us. Is it a question of interoperability of radios? Is it a question of them not being aware of plans you have going forward? What causes you not to be seamless?

Mr. Souccar: There are a couple of things. For example, if you were to create a new agency to deal with the border patrol, that may cause a bit of fragmentation or duplication. It may create the desire to have quick successes. It may create territorialism, something that I see on the U.S. side with duplicated mandates between border patrol, immigration and customs enforcement, the DEA. These agencies often step on each other because they have separate mandates but they overlap. Some times they do not talk to each other.

The Chairman: No one is suggesting a new agency here, except for the customs.

Mr. Souccar: Those are things that have cropped up in the past. I am simply providing you one way where seamlessness would not happen. You asked me how seamlessness would occur. It would occur if you had one agency able to set priorities and go with that priority as one, as opposed to having two or three different organizations setting different priorities.

The Chairman: I am sorry; perhaps I was not clear. You seem to be describing to the committee how the principal function of IBET was coordinating a number of difference organizations so they were all reading from the same page, generally speaking. You then talked about how, in a perfect world, you would try to have a more seamless operation with the different aspects of the RCMP. I was asking you to describe where it was not seamless or how you would improve that to ensure better coordination and interoperability.

Mr. Souccar: One of the ways that we can certainly increase that seamlessness within the current IBETs and the five core agencies that exist would be something you mentioned earlier, which is radio interoperability. That is essential in order to have communication between all the agencies — Canada and U.S. especially.

We also have the cross-border carriage of firearms.

de Washington. Si l'on assure la sécurité souterraine, ils peuvent traverser par les airs. Les criminels s'adaptent toujours et vont là où nous ne sommes pas. Ce sont les lacunes dont je parlais et que nous devons combler pour être plus efficaces.

L'autre aspect important, c'est les ressources. Vous avez parlé d'un ajout de 1 000 personnes à ces équipes. Il est important que nos équipes soient intégrées harmonieusement avec nos unités marines, nos aéroports et nos points d'entrée marins, de sorte que si nous intensifions la sécurité dans un endroit et que les criminels se pressent ailleurs, nous soyons prêts à réagir à ce déplacement. Ainsi, si nous resserrons la sécurité terrestre et qu'ils se dirigent vers les points d'entrée marins, les ports ou les aéroports, nous devons être là pour réagir au déplacement que nous avons créé.

Le président : Dites-nous ce que vous entendez par « harmonieusement ». S'agit-il d'interopérabilité radio? S'agit-il de communications sur vos plans? Qu'est-ce qui fait que votre intégration n'est pas « harmonieuse »?

M. Souccar : Il y a quelques éléments. Par exemple, si l'on crée un nouvel organisme chargé de la patrouille frontalière, on risque de causer une fragmentation ou un chevauchement. On risque de voir naître un désir de réussite rapide. On risque de voir naître du territorialisme, comme j'en vois du côté des États-Unis, où les mandats de la patrouille frontalière, de l'immigration, de l'application des mesures douanières et du DEA se chevauchent. Ces organismes se pilent souvent sur les pieds parce qu'ils ont des mandats séparés qui se chevauchent. Parfois, ils ne se parlent pas.

Le président : Personne ici ne propose la création d'un nouvel organisme, sauf pour les douanes.

M. Souccar : L'idée a déjà été soulevée. Je vous donne seulement un exemple où l'intégration ne serait pas harmonieuse. Vous m'avez demandé comment faire pour que l'intégration soit harmonieuse. Elle le sera s'il y a un organisme qui établit les priorités puis que tout le monde a la même priorité plutôt qu'il y ait deux ou trois organismes différents qui se fixent des priorités différentes.

Le président : Je m'excuse, je n'ai peut-être pas été clair. Vous semblez dire au comité que la principale fonction des EIPF est de coordonner un certain nombre d'organismes différents pour qu'ils soient tous au diapason, en gros. Vous avez ensuite dit que dans un monde idéal, vous essaieriez de favoriser une intégration harmonieuse des activités des différentes unités de la GRC. Je vous ai demandé de me dire là où l'intégration n'était pas harmonieuse et comment vous pourriez améliorer les choses pour assurer une meilleure coordination et une meilleure interopérabilité.

M. Souccar : L'une des façons dont nous pourrions certainement rendre l'intégration entre les EIPF et les cinq principaux organismes plus harmonieuse serait, comme vous l'avez déjà mentionné, l'interopérabilité radio. Ce doit être une caractéristique essentielle de la communication entre tous les organismes du Canada et des États-Unis, en particulier.

Il y a aussi le transport transfrontalier d'armes à feu.

The Chairman: Let us stick with one issue at a time. Tell the committee about the problem with radios. Are you talking on the telephone or giving hands signals or what?

Mr. Souccar: Communication via radio; that is, to be able to communicate back and forth, working on different radio systems.

Senator Moore: You are talking about IBET teams.

The Chairman: Members of the team can not talk one to another.

Mr. Souccar: We have a pilot project in Windsor. A working group called the Cross-Border Crime Forum is working on being able to put in place a radio interoperability system that can work across the country.

The Chairman: What will it take? Do you have to clear out frequencies? What problems do you have to work out so that you can simply talk to each other?

Mr. Oliver: To clarify, the IBET concept leverages existing resources. It may not be someone who is necessarily part of the IBET team, but it may be that we are leveraging the 150 border patrol agents in one sector. Although they have only one to two people dedicated to IBET, we are leveraging all of their resources. To be as comprehensive and responsive as possible would mean that everyone would be able to communicate with each other, whether core members of IBET or affiliated members. In day-to-day operations, we have recognized that public safety and officer safety is put at risk when we cannot talk to each other.

Currently, there are about four or five different "work-arounds." In some cases, when there are surplus portable radios, we pass those over to our partners on the U.S. side during a joint operation so that we can talk on one radio. However, that creates a problem where they are sometimes carrying two radios.

In other situations, we have employed an interim solution, namely, the AC-1000. We plug in radios from each of the agencies. If we have five secure radios and one open radio, it all goes to lowest common denominator so that we lose our encrypted status. That is one of the challenges.

Ultimately, we are trying to get to a "trunked" radio system with talk channels using digital technology so we are able to talk securely and rapidly to each other. A number of projects are under way. We had a project in Windsor-Detroit that was being led by the RCMP with the support of our U.S. partners. We ran into a number of technical issues with that project. Although a number of lessons were learned, we had to prematurely terminate that project due to officer safety concerns.

Under the Cross-Border Crime Forum, we are working with PSEPC on a number of strategies to enhance that radio interoperability across the border. In some cases, we are dealing with technology that is decades old and with new digital technology. We are dealing in situations where on the Canadian

Le président : Prenons les questions une à la fois. Commencez par décrire au comité le problème des radios. Vous parlez-vous par téléphone, par signaux manuels ou quoi?

M. Souccar : Une bonne communication radio doit permettre la communication dans les deux sens et l'utilisation de différents systèmes radio.

Le sénateur Moore : Vous parlez des EIPF.

Le président : Les membres de l'équipe ne peuvent pas se parler.

M. Souccar : Nous avons un projet pilote à Windsor. Un groupe de travail appelé Forum sur la criminalité transfrontalière essaie de mettre en place un système d'interopérabilité radio pouvant fonctionner dans tout le pays.

Le président : Que faudra-t-il? Faut-il libérer des fréquences? Quels sont les problèmes que vous devez régler pour pouvoir vous parler tout simplement?

M. Oliver : J'aimerais préciser que les EIPF mettent à profit les ressources existantes. Il ne s'agit pas nécessairement d'une personne qui fait partie d'une EIPF, nous pouvons collaborer avec 150 patrouilleurs frontaliers dans un secteur. Même s'il n'y a qu'un ou deux de ces patrouilleurs qui sont affectés à l'EIPF, nous mettons à profit toutes leurs ressources. Pour augmenter le plus possible notre capacité d'intervention, nous devons veiller à ce tout le monde puisse communiquer avec les autres, qu'il s'agisse des principaux membres de l'EIPF ou de membres associés. Au quotidien, nous devons reconnaître que la sécurité du public et des agents est en péril lorsque nous ne nous parlons pas.

Actuellement, nous avons environ quatre ou cinq solutions de rechange. Dans certains cas, lorsqu'il y a des radios portables en surplus, nous les prêtons à nos partenaires des États-Unis pendant une opération conjointe pour pouvoir nous parler par radio. Cependant, cela crée un problème parce que les gens ont parfois deux radios.

Dans d'autres situations, nous utilisons une solution temporaire, soit l'AC-1000. Nous relient les radios de chacun des organismes. Si nous avons cinq radios sécurisées et une radio ouverte, c'est le dénominateur commun le plus bas qui l'emporte, et nous perdons notre statut d'encodage. C'est l'une des difficultés.

Ultimement, nous essayons d'obtenir un système radio à commutation automatique de canaux de communication à technologie numérique pour pouvoir nous parler en toute sécurité et rapidement. Il y a différents projets en cours. Nous avons un projet à Windsor-Detroit, sous la direction de la GRC avec la collaboration de nos partenaires des États-Unis. Nous avons eu quelques problèmes techniques. Bien que nous en ayons tiré des leçons, nous avons dû mettre un terme au projet prématurément parce que la sécurité des agents était compromise.

Dans le cadre du Forum sur la criminalité transfrontalière, nous travaillons avec SPPCC à diverses stratégies visant à accroître l'interopérabilité radio des deux côtés de la frontière. Dans certains cas, la technologie utilisée a plusieurs décennies et doit se conjuguer à de nouvelles technologies numériques. Il y a

side there is one level of frequencies for law enforcement, and on the U.S. side there is a separate level of frequencies. It is a complex, regulated area that will require significant dialogue, not only internally in Canada but Canada-U.S. as well.

The Chairman: When do you get to the end of the tunnel?

Mr. Oliver: I think it will require a huge investment because it will require significant infrastructure changes. Hopefully, we will be able to work through it piece by piece.

The Chairman: When we go to Washington, which we do on a regular basis, our friends raise this as issue number one. Every time we go to Washington, the issue that is occupies most of the committee's time is border security — how safe the border is and all of the dire consequences that will occur if the border is not safe. What type of investment are we talking about? We are looking at the Americans building a virtual fence and contracting it out to Boeing. What kind of investment, just on the communications side, is required so that we can talk back and forth? It would be very useful for this committee to have an understanding of the investments both countries will have to make if we are to have a cooperative system that leverages the resources that exist on both sides of the border.

Mr. Oliver: We are attempting to leverage the infrastructure that does exist. With respect to radio communications, that infrastructure can also be used for sensing technology. It is piggybacking on the existing infrastructure. Whether it is a sensor, a hit that is communicated, or voice communications or data, we can build on the same infrastructure.

How much will it cost? I am not sure that a comprehensive study has been done because it also includes the needs for interoperability not only north and south but also east and west. It could be a very complex project. We are trying to engage our U.S. partners in the Department of Homeland Security through the Secure Border Initiative.

The Chairman: For more than a year now we have been asking the RCMP for manpower estimates just for the Great Lakes, and they have not been coming forward. When you say you that have a problem with communications and with radios, is no one doing a study that outlines how much it is likely to cost and what it will take so that you can, in fact, communicate?

This committee spoke to your predecessors two and three years ago about the problems of interoperability. People indicated that the way they were communicating was by telephone. It sounds as though you are still communicating by telephone.

How do we as a committee find out how much the different components of a process to secure the borders will cost? Not only could we be helpful, but we would like to have a constructive dialogue with our colleagues in Congress and say, "Look, here is your share." Maybe it is 10 times ours, I do not know, but it may

des cas où du côté canadien, il y a un niveau de fréquences pour l'application de la loi et aux États-Unis, il y a un autre niveau de fréquences. C'est un domaine complexe, réglementé, qui nécessitera beaucoup de dialogue, non seulement ici au Canada, mais aussi avec les États-Unis.

Le président : Quand verrez-vous la lumière au bout du tunnel?

M. Oliver : Je pense qu'il faudra un très grand investissement, parce qu'il faudra beaucoup modifier l'infrastructure. J'espère que nous pourrions procéder une étape à la fois.

Le président : Lorsque nous allons à Washington, et nous y allons souvent, nos amis nous parlent de ce problème comme du principal problème. Chaque fois que nous nous rendons à Washington, cette question occupe la plus grande partie du temps du comité sur la sécurité à la frontière : quel est le degré de sécurité à la frontière et quelles sont les conséquences graves d'une absence de sécurité à la frontière. Quelle serait l'ampleur de l'investissement nécessaire? Nous voyons les Américains construire une barrière virtuelle et donner le contrat à Boeing. Quel serait l'investissement nécessaire sur le plan des communications pour que nous puissions nous parler? Il serait très utile que notre comité comprenne les investissements que les deux pays devront faire pour se doter d'un système compatible qui mettra à profit les ressources existant des deux côtés de la frontière.

Le sénateur Oliver : Nous essayons de tirer parti de l'infrastructure existante. Concernant les communications radio, cette infrastructure peut également servir à la technologie de détection. Elle se superpose à l'infrastructure existante. Qu'il s'agisse de détection, de la communication d'une information, d'une communication vocale ou d'une communication de données, nous pouvons utiliser la même infrastructure.

Combien cela coûtera-t-il? Je ne suis pas certain qu'on a réalisé une étude détaillée sur le sujet parce qu'il faut tenir compte des besoins d'interopérabilité non seulement dans l'axe nord-sud, mais aussi dans l'axe est-ouest. Ce pourrait être un projet très complexe. Nous essayons de convaincre nos partenaires des États-Unis et du Département de la Sécurité intérieure de participer par l'initiative sur la frontière sûre.

Le président : Depuis plus d'un an, nous demandons à la GRC une estimation de la main-d'œuvre requise seulement pour la région des Grands Lacs, et nous n'avons rien reçu. Lorsque vous dites avoir un problème concernant la communication et les radios, n'y a-t-il personne qui étudie combien cela devrait coûter et ce qu'il faudrait pour que vous puissiez communiquer?

Notre comité s'est entretenu avec vos prédécesseurs il y a deux ou trois ans sur les problèmes d'interopérabilité. Ils ont affirmé qu'ils communiquaient par téléphone. Il semble que vous communiquiez toujours par téléphone.

Comment notre comité peut-il déterminer combien coûteront les différentes composantes d'un système de sécurité à la frontière? Non seulement pourrions-nous vous aider, mais nous aimerions avoir un dialogue constructif avec nos collègues du Congrès et leur dire quelle part est la leur. Peut-être doivent-ils en faire dix

be a 50/50 split. However, we find it difficult to have this type of conversation when we are not getting information back with respect to your needs.

You have described a problem to us, and I think everyone on the committee understands the problem. You do not have to give us a number today.

Perhaps I should direct this question to the assistant commissioner: We would like a commitment to get that number. We would like to know what it takes so you can have these communications. We will not wait a year to invite you back. We will invite you back sooner, and at that time we will be asking you about helicopters, boats, ships, trains and so on. However, if we cannot get our minds around the cost of radio interoperability and the benefits derived from it so that we can have an understanding of where the gaps and vulnerabilities are, it is very hard to make a case for it. Intuitively, I think the committee feels there is a case for it, but we are not getting the ammunition and the arguments to put the case.

Mr. Souccar: Your question is timely. First, I do not have the figures you are requesting. I am not sure if they exist, but the working group responsible for radio interoperability is meeting at the Cross-Border Crime Forum in November, I believe.

I will undertake after this meeting to ensure this is a question that is put to them. If the numbers exist, I will report them to you. If they do not, then I will task them to ensure that is done.

The Chairman: Thank you.

Senator Moore: You mentioned the Department of Homeland Security and the tender to Boeing Corporation with regard to a virtual fence. Is that something you would discuss with your counterparts in the U.S. with regard to our participation?

The percentage of sharing is something that can be worked out. If they will do it, there is no sense in us doing it. It is a common border. Why do we not participate together? It would make good business sense and show the coordination and cooperation between both countries. The information is needed by the authorities on each side of the border. Do you intend to have that discussion?

Mr. Oliver: There are benefits to having the national coordination team in Ottawa. We have two representatives from the Office of Border Patrol co-located with us. I had a conversation with them today after the announcement. They are looking at bringing someone to Ottawa to brief senior government officials on where they are planning to go and to create a dialogue with Canada on SBI-Net.

Obviously, that is something in consideration. We have been and are currently doing that today. We already have interoperable sensor technology in Eastern Canada and in Quebec. We have tapped in with RCMP sensors and U.S. Border Patrol sensors.

fois plus que nous, je ne le sais pas, mais ce pourrait aussi être un partage à 50/50. Nous trouvons difficile d'avoir ce type de conversation parce que nous ne recevons pas d'information sur vos besoins.

Vous nous avez décrit un problème, et je pense que tous les membres du comité le comprennent. Vous n'avez pas besoin de nous donner un chiffre aujourd'hui.

Peut-être devrais-je adresser cette question au commissaire adjoint. Nous aimerions que vous vous engagiez à nous donner un chiffre. Nous voudrions savoir ce qu'il vous faut pour vous doter de ces outils de communication. Nous n'attendrons pas un an pour vous réinviter. Nous allons vous réinviter avant et à ce moment-là, nous allons vous interroger sur les hélicoptères, les bateaux, les trains et le reste. Cependant, si nous ne pouvons pas nous faire une idée sur le coût de l'interopérabilité radio et les avantages qui en découlent pour comprendre les failles et les vulnérabilités, il nous sera très difficile de défendre votre besoin. Intuitivement, je pense que le comité a l'impression que ce pourrait valoir la peine, mais n'avons pas les munitions et les arguments nécessaires pour vous défendre.

M. Souccar : Votre question vient à point. Pour commencer, je n'ai pas les chiffres que vous demandez. Je ne suis pas certain qu'ils existent, mais le groupe de travail responsable de l'interopérabilité radio se rencontrera au Forum sur la criminalité transfrontalière en novembre, si je ne me trompe pas.

Je vais veiller, après cette réunion, à ce que la question leur soit posée. Si ce chiffre existe, je vais vous en faire part. S'il n'y en a pas, je vais leur confier la tâche d'en évaluer la valeur.

Le président : Merci.

Le sénateur Moore : Vous avez mentionné le Département de la Sécurité intérieure et l'offre qui a été faite à Boeing Corporation concernant la barrière virtuelle. Est-ce un sujet dont vous discutez avec vos homologues des États-Unis pour ce qui est de notre participation?

Le pourcentage du partage peut être négocié. S'ils font le travail, il n'y a aucune raison pour que nous le fassions. C'est une frontière commune. Pourquoi ne collaborons-nous pas? Ce serait faire preuve d'un bon sens des affaires, ainsi que de coordination et de coopération entre les deux pays. Les autorités des deux côtés de la frontière ont besoin de l'information. Avez-vous l'intention d'en discuter?

M. Oliver : Il y a des avantages à ce que l'équipe de coordination nationale soit à Ottawa. Nous avons deux représentants du Office of Border Patrol dans nos bureaux. J'ai eu une conversation avec eux aujourd'hui après l'annonce. Ils comptent faire venir quelqu'un à Ottawa pour informer les hauts fonctionnaires du gouvernement de leur planification et créer un dialogue avec le Canada sur SBI-Net.

Évidemment, cela entre en ligne de compte. Nous le faisons déjà. Nous avons déjà de la technologie de détection interopérable dans l'Est du Canada et au Québec. Nous avons accès aux détecteurs de la GRC et aux détecteurs de la patrouille frontalière

The sensors are tapped into their system as well as ours, so we get a common picture.

Senator Moore: You are sharing information and producing a common picture?

Mr. Oliver: Yes, from sensing technology. Therefore, we are already leveraging existing technology to the extent possible.

Senator Moore: The culture of cooperating and sharing in this type of technology for the common good of law enforcement is there. I hope you bring it up at your meeting and push for it.

Maybe you should let the chairman know in your letter to him about what the estimates of the cost of this would be. Again, if we do not have this data to use in discussions and offer recommendations, we are flying on our own here. You have to give us hard numbers and the benefits.

Senator Atkins: How many ports of entry do you estimate are unmanned in this country?

Mr. Oliver: The methods of crossing between ports of entry are virtually limitless. We have seen displacement from smuggling through ports of entry to between ports of entry, to tunnelling, to air smuggling.

The Chairman: It depends on how you define it. I think Senator Atkins was talking about airports, for example, that do not have customs people there; yet, people will land, use a phone and report into customs remotely.

Mr. Souccar: There are ports of entry that close after a certain time of day.

Senator Atkins: Second, in what areas of the country are there more apt to be violations that challenge IBET?

Mr. Oliver: Most of the criminality we are experiencing occurs in areas with a large population base. There is a significant amount of traffic in Central Canada. We are also seeing that in the Lower Mainland of British Columbia.

As soon as we enhance our enforcement capacity there, we have recently seen displacement such that the criminality has moved into the Prairies. We enhanced our enforcement posture as a result of the recent air smuggling case, and we have received intelligence of displacement.

Senator Atkins: If you had a priority list, what would be the key components you require to manage your job in IBET? You have mentioned three components. That hardly seems enough for a border as long as ours. What other instruments are required that you do not have now?

Ces détecteurs sont intégrés à leur système de même qu'au nôtre, pour que nous ayons une idée commune de la situation.

Le sénateur Moore : Vous partagez de l'information et produisez un rapport commun?

M. Oliver : Oui, grâce à la technologie de détection. Par conséquent, nous profitons déjà le plus possible de la technologie existante.

Le sénateur Moore : La culture de coopération et de partage de ce type de technologie pour le bien commun de l'application de la loi est là. J'espère que vous allez le souligner à votre réunion et exercer des pressions en ce sens.

Peut-être devriez-vous dire au président dans votre lettre à combien vous estimez les coûts de tout cela. Encore une fois, sans cette information dans nos discussions et pour formuler des recommandations, nous faisons cavalier seul. Vous devez nous donner des chiffres concrets et nous décrire les avantages.

Le sénateur Atkins : Combien y a-t-il de points d'entrée au Canada, où la main d'œuvre n'est pas suffisante à votre avis?

M. Oliver : Les façons de traverser entre les points d'entrée sont pratiquement illimitées. Nous avons vu le passage d'immigrants clandestins se déplacer des points d'entrée aux zones entre les points d'entrée, dans des tunnels, dans les airs.

Le président : Tout dépend de la définition qu'on adopte. Je pense que le sénateur Atkins parlait des aéroports, par exemple, où il n'y a pas de douaniers, mais où il y a des gens qui atterrissent, qui utilisent un téléphone et qui se déclarent aux douanes à distance.

M. Souccar : Il y a des points d'entrée qui ferment après une certaine heure.

Le sénateur Atkins : Dans quelles régions du pays est-il le plus susceptible d'y avoir des infractions difficiles à empêcher pour les EIPF?

M. Oliver : En grande partie, la criminalité se fait là où la population est nombreuse. Il y a beaucoup de circulation dans le centre du Canada. Nous constatons la même chose aussi dans les basses-terres continentales de la Colombie-Britannique.

Dès que nous augmentons notre capacité d'application de la loi là-bas, comme nous l'avons fait récemment, nous constatons un déplacement de la criminalité vers les Prairies. Nous avons augmenté notre capacité d'application de la loi après le passage récent d'immigrants clandestins par voie aérienne et nous avons reçu des renseignements selon lesquels il y avait eu un déplacement.

Le sénateur Atkins : Si vous aviez une liste de priorités, quels seraient vos principaux besoins pour administrer le travail des EIPF? Vous en avez mentionné trois. Cela semble bien peu pour une frontière aussi longue que la nôtre. De quels outils de plus qu'aujourd'hui auriez-vous besoin?

Mr. Souccar: In terms of the land component, again, we need increased IBET units strategically located, increased technology and air support, a uniformed presence for outreach and visibility and having that presence also at the ports of entry themselves.

Of course, our Marine Security Enforcement Teams would require enhancement. Our marine ports would require what we refer to as National Port Enforcement Teams. These are covert units that work within the ports to detect criminality. Airports require the same thing. These units would work on identifying the facilitators who work within these areas, be it marine ports or airports, and who facilitate the smuggling for those criminal organizations residing in the larger centres.

Senator Atkins: Does IBET have a training centre? What is your program for training people who serve in your division?

Mr. Souccar: There is a multi-level training component for the IBETs, and I will let Mr. Oliver expand on them. We have level 1 and level 2 training of the IBETs for people just entering into them. The training is meant to ensure that they understand cross-border criminality and what is involved in it, the various laws they will be enforcing, their interaction with the core agencies, the need to leverage their resources by hooking into the inland teams and to know their focus is the border and not inland.

Senator Atkins: If I were a recruit who had graduated from Regina, could I be assigned to IBET?

Mr. Souccar: No, you could not. As you come out of Regina, you would be posted to one of our contract provinces, which would not include Ontario or Quebec, where you would begin by working general duty to learn how to become a police officer first. Three to five years after learning how to become a police officer, then you get the opportunity to move to a team like an IBET or drug squad or national security enforcement team and so on.

Mr. Oliver: The IBET training we are offering is in addition to what the core agencies offer in their training programs. Phase 1 was essentially an orientation package for people coming to IBETs from all the agencies. They would be supposed to the orientation package. Phase 2 involved scenario-based problem solving. Partners from all the agencies would sit around the table and would undergo scenario-based training on how to manage certain operations.

We are currently undertaking a needs analysis for additional training requirements for the IBETS. We are going out to all partners — not just the RCMP, but also CBSA, U.S. Customs, U.S. Border Patrol and U.S. Coast Guard — asking what they view as the needs for our IBET partners and what they need. Do they need surveillance training or other types of training? We have also had IBET personnel sit on the RCMP's national security enforcement course. In some areas, such as the West Coast, IBET

M. Souccar : Pour ce qui est de la surveillance terrestre, nous avons besoin d'un plus grand nombre d'EIPF placées stratégiquement, de plus d'outils technologiques et d'assistance aérienne, d'une présence en uniforme pour sensibiliser le public et accroître notre visibilité, de même que d'une présence aux points d'entrée eux-mêmes.

Bien sûr, il faudrait renforcer nos équipes de la sûreté maritime. Nos ports maritimes auraient besoin de ce que nous appelons des équipes intégrées de la police des ports. Ce sont des unités secrètes qui travaillent dans les ports pour repérer la criminalité. Nous avons besoin de la même chose dans les aéroports. Ces unités travaillent à repérer les facilitateurs qui travaillent sur les lieux, dans les ports ou les aéroports, et qui facilitent le passage d'immigrants clandestins pour les organisations criminelles établies dans les grands centres.

Le sénateur Atkins : L'EIPF a-t-elle un centre de formation? Quel est votre programme de formation des personnes qui travaillent dans votre division?

M. Souccar : Il y a un programme de formation à plusieurs niveaux pour les EIPF, mais je vais laisser M. Oliver vous en parler davantage. Nous avons des formations de niveaux 1 et 2 pour les recrues des EIPF. La formation vise à ce qu'elles comprennent la criminalité transfrontalière et ce qu'elle implique, les différentes lois à faire respecter, leurs interactions avec les principaux organismes, la nécessité de profiter au maximum des ressources disponibles en mettant à profit les équipes intérieures et leur mandat, qui vise la frontière et non l'intérieur du pays.

Le sénateur Atkins : Un nouveau diplômé de Regina pourrait-il être affecté à une EIPF?

M. Souccar : Non. Une recrue de Regina serait affectée à l'une de nos provinces contractantes, ce qui exclut l'Ontario et le Québec, où elle commencerait par travailler aux services généraux pour apprendre le métier de policier. Au bout de trois à cinq ans d'apprentissage sur le métier de policier, on peut être affecté à une équipe comme une EIPF, une escouade antidrogue ou à une équipe intégrée de la sécurité nationale, entre autres.

M. Oliver : La formation sur les EIPF que nous offrons s'ajoute à la formation de base que les principaux organismes offrent dans leur programme de formation. La première session est essentiellement une session d'orientation qui s'adresse aux personnes venant de tous les organismes qui s'apprennent à intégrer une EIPF. Les recrues doivent la suivre. La deuxième formation porte sur la résolution de problèmes en fonction de différents scénarios. Des partenaires de tous les organismes se rassemblent et offrent une formation sur la façon de gérer certaines activités dans différentes situations.

Nous sommes en train d'analyser les autres besoins de formation pour les EIPF. Nous consultons tous nos partenaires, non seulement la GRC, mais aussi l'ASFC, ainsi que les douanes, la patrouille frontalière et la Garde côtière des États-Unis, pour leur demander leur point de vue sur les besoins des partenaires de nos EIPF. Ont-ils besoin de formation sur la surveillance ou autre chose? Il y a également des membres des EIPF qui suivent la formation de la GRC sur la sécurité nationale. Dans certaines

developed a law enforcement mountain operations course given the terrain in which they operate. We do not want officers to be put at risk by being abandoned or left out in harsh conditions, so there is that training as well.

Senator Moore: If there is an incident at a border crossing with a manned border station, who responds? Is it the regular RCMP or is it IBET? How does that work? What is the protocol with respect to the chain of communicating between the border personnel, the nearest detachment of the RCMP or the nearest IBET team?

Mr. Souccar: Typically the first response to a call from the point of entry would be the police force of jurisdiction.

Senator Moore: Could it be a municipal? Could it be yourselves if you are contracted to look after that area?

Mr. Souccar: That is correct, that is what it would be. In some instances IBET would respond, but typically it would be the police force of jurisdiction. They have their marked cars and are usually the closest to be able to respond.

Senator Moore: Is there an ongoing communication? For example, in a regular workday, does the IBET team talk to the nearest RCMP or the border personnel, or is it only in the event of an incident that you talk to each other?

Mr. Souccar: Communications with the points of entry are very much encouraged.

Senator Moore: "Encouraged" is nice, but does it happen?

Mr. Souccar: Absolutely, it does happen, and it is encouraged to happen as often as possible. As you know, CBSA is part of the Integrated Border Enforcement Teams and the personnel at the points of entry are CBSA personnel, so to that extent there is that interagency coordination.

Senator Moore: They are familiar with it and they know the back up, the support and the need for communicating.

Mr. Souccar: Absolutely. It is important for the personnel at the point of entry to understand what the IBETs do and the benefit that the IBETs can extend to them.

Senator Moore: When you hold the different problem-solving workshops, do you go across the border and ask how quickly you can respond to a situation at that border crossing? Do you analyze it and break it down in terms of how quickly you can get to a place, or decide that you cannot get there quickly enough and have to call upon the municipal force or the RCMP? Obviously, response time to a situation is critical. Is that examined, or do you wait until an event happens and then pick the force that is closest?

régions, comme sur la côte Ouest, les EIPF ont mis sur pied un cours sur les activités d'application de la loi en montagne, compte tenu du terrain sur lequel ces équipes évoluent. Nous ne voulons pas que la sécurité de nos agents soit compromise parce qu'ils ont été abandonnés ou laissés dans des conditions difficiles, c'est pourquoi nous offrons de la formation en ce sens aussi.

Le sénateur Moore : S'il arrive un incident à un poste frontalier où il y a une gare frontière gardée, qui intervient? Est-ce que ce sont les forces régulières de la GRC ou une EIPF? Comment est-ce que cela fonctionne? Quelle est la règle concernant la chaîne de communication entre les différents membres du personnel à la frontière, le détachement de la GRC le plus proche ou l'EIPF la plus proche?

M. Souccar : En règle générale, c'est le service de police local qui intervient le premier à un point d'entrée.

Le sénateur Moore : Est-ce que ce peut être la police municipale? Est-ce que ce pourrait être vous si vous êtes mandaté de surveiller cette région?

M. Souccar : Vous avez raison, c'est exactement cela. Dans certains cas, c'est l'EIPF qui intervient, mais en règle générale, c'est la force policière locale. Ces policiers ont des voitures identifiées et sont habituellement les plus près des lieux pour réagir.

Le sénateur Moore : Y a-t-il une communication constante? Par exemple, un jour de travail typique, les membres de l'EIPF parlent-ils avec les agents de la GRC les plus près ou le personnel de la frontière ou communiquent-ils seulement en cas d'incident?

M. Souccar : Nous favorisons beaucoup la communication avec le personnel des points d'entrée.

Le sénateur Moore : C'est très bien de la favoriser, mais y en a-t-il?

M. Souccar : Absolument, il y en a, et nous incitons les agents à communiquer le plus souvent possible. Comme vous le savez, l'ASFC fait partie des équipes intégrées de la police des frontières, et le personnel qui travaille aux points d'entrée relève de l'ASFC, il y a donc là une coordination interinstitutions.

Le sénateur Moore : Les membres du personnel connaissent bien la façon de faire, les solutions de rechange, les outils et les besoins en communication.

M. Souccar : Absolument. Il est important que le personnel du point d'entrée comprenne le travail des EIPF et les avantages des EIPF pour eux.

Le sénateur Moore : Lorsque vous tenez des ateliers sur la résolution de problèmes, traversez-vous la frontière et vous demandez-vous en combien de temps vous pouvez réagir à une situation à ce poste frontière? Analysez-vous la situation dans ses moindres détails pour déterminer à quelle vitesse vous pouvez vous rendre sur les lieux ou décider que vous ne pouvez pas vous y rendre assez vite et que vous devez appeler la force municipale ou la GRC? Évidemment, le temps de réaction à une situation est

Do you look at it in advance, figure it out and make it part of your overall operational strategy?

Mr. Souccar: We are conscious more than ever of the need to be able to respond quickly as a result of events over the last year. In fact, we have examined the average response time to attend a call at a point of entry in British Columbia.

Typically the police force of the jurisdiction in question nearest the point of entry will be called, be it the OPP or the Niagara Regional Police. It could be the RCMP. It also depends on other calls for service as they occur and what cars are free to attend.

When I was asked about the addition of 1,000 resources, one of the options is to have an armed police presence from the jurisdiction to immediately be on site at the point of entry.

Senator Meighen: Permanently?

Mr. Souccar: Yes, permanently, with a rotation so as not to have one person whose full-time job is to do that. If that person is a member of the IBET team, which is potentially the case, of course, because of their relationship, that could be solidified. If that person were to be on site, they would not have to stand at attention, watching every car that goes through, because that is the role of the Canada Border Services Agency. However, they could be there catching up on their IBET duties at the point of entry, present in uniform, with a marked car.

The Chairman: Are you saying that this would be for every port of entry? If so, by what date would that be?

Mr. Souccar: No, this is not something that we are putting into place. I was allowed to "pipe dream" a little bit.

The Chairman: We are back in the perfect world. I am sorry. I like the perfect world part. Stay there.

Senator Moore: Is that 24 hours a day?

Mr. Souccar: Absolutely.

Senator Moore: I think earlier you mentioned eight hours or something.

Mr. Souccar: We were not in the perfect world then.

Senator Moore: I forget what it was.

The Chairman: In the real world right now, do IBETs function eight hours a day?

Mr. Souccar: Again, it depends on their location and the size of their team; typically, there is one shift.

Senator Moore: The criminal element can squeeze you on that.

fondamental. Faites-vous des analyses ou attendez-vous qu'un événement ne survienne pour choisir la force la plus proche? Prévoyez-vous des scénarios à l'avance, essayez-vous de vous organiser et d'inclure des mesures à votre stratégie générale de fonctionnement?

M. Souccar : Depuis les événements de l'an dernier, nous sommes plus conscients que jamais que nous devons être en mesure de réagir rapidement. En fait, nous avons étudié notre temps de réaction moyen pour répondre à un appel d'un point d'entrée en Colombie-Britannique.

Le plus souvent, la force policière locale la plus proche du point d'entrée est celle qui est appelée à intervenir, qu'il s'agisse de l'OPP ou de la Police régionale du Niagara. Ce pourrait être la GRC. Tout dépend aussi des autres demandes de services qui entrent et des voitures disponibles.

Lorsqu'on m'a posé la question sur l'ajout potentiel de 1 000 agents, j'ai répondu que l'une des options serait d'assurer une présence policière armée locale pour qu'il y ait une présence immédiate sur les lieux du point d'entrée.

Le sénateur Meighen : En tout temps?

M. Souccar : Oui, en tout temps, en alternance, pour qu'il n'y ait pas seulement une personne qui fasse ce travail à temps plein. Si cette personne faisait partie d'une EIPF, ce qui pourrait être le cas, bien sûr, compte tenu de la relation, ce pourrait être consolidé. Si cette personne était sur les lieux, elle n'aurait pas besoin de demeurer constamment attentive, de surveiller toutes les voitures qui passent, parce que c'est le rôle de l'Agence des services frontaliers du Canada. Cependant, elle pourrait s'acquitter de ses tâches de l'EIPF au point d'entrée et y être présente en uniforme, avec une voiture identifiée.

Le président : Est-ce que ce serait à tous les points d'entrée? Dans l'affirmative, à partir de quelle date?

M. Souccar : Non, il ne s'agit pas d'une mesure que nous sommes en train de mettre en place. Vous m'avez permis de rêver un peu.

Le président : Nous étions revenus dans le monde idéal. Je suis désolé. J'aime bien le monde idéal. Restons-y.

Le sénateur Moore : Y a-t-il de la surveillance 24 heures par jour?

M. Souccar : Absolument.

Le sénateur Moore : Je pensais que vous aviez parlé de huit heures par jour.

M. Souccar : Nous n'étions pas dans le monde idéal, alors.

Le sénateur Moore : J'avais oublié.

Le président : Dans le vrai monde, est-ce que l'EIPF est active 8 heures par jour?

M. Souccar : Encore une fois, tout dépend de l'endroit où elle se trouve et de la taille de l'équipe. En général, il y a un quart de travail.

Le sénateur Moore : Les criminels peuvent vous déjouer de ce côté-là.

Mr. Souccar: Again, we do not set our shifts to our members. We set our shifts to the criminality.

Mr. Oliver: And the intelligence.

Mr. Souccar: Where we go and the shifts we work is based on our intelligence. We go to the hot spots at the times we feel are most critical for us to be there.

Mr. Oliver: That is so we can maintain our tactical advantage. We may not have enough personnel to cover the entire border, but we can assure you that they are out there and you may not know where they are, which keeps you on edge.

Senator Moore: Earlier, we were discussing things that we would really like to have, such as radio operability. Right now, is the CBSA staff able to communicate securely with IBET personnel, or is that something you would like to see as well?

Mr. Oliver: Full, secure communications is a challenge even within the RCMP, so to have secure communications will require investments, not only internally but also to be interoperable. One of the objectives is to ensure that we are interoperable with the CBSA.

Senator Moore: The timeliness of obtaining the best and most current information is critical in your line of work.

Mr. Oliver: One objective of the Windsor pilot project included interoperability with the CBSA. It was a \$5.3 million project, but we ran into officer safety issues. The objective was that once we completed the pilot, it would set the stage for developing a long-term strategy. We would see what worked, what did not, what kind of investment we needed and what kind of interfaces we needed with the U.S. agencies.

A number of recommendations resulted from that project, but now we have to bring it to the next stage to see where we go from here.

The Chairman: Are those recommendations confidential for some reason?

Mr. Oliver: The report is being finalized and will be presented at the Cross-Border Crime Forum. It has not been approved yet. We are still drafting the report.

The Chairman: Once it is approved, can you make a copy available to the committee, please?

Mr. Oliver: I believe that will not be a problem, sir.

Senator Meighen: You referred to officer safety. What is new? I mean, you people are engaged in a dangerous occupation. You said that you ran into officer safety issues with respect to this

M. Souccar : Encore une fois, nous n'établissons pas nos quarts de travail en fonction de nos membres. Nous les établissons en fonction de la criminalité.

M. Oliver : Et du renseignement.

M. Souccar : L'endroit où nous travaillons et notre horaire de travail dépend de nos renseignements. Nous nous rendons dans les zones sensibles au moment où il nous semble le plus important d'y être.

M. Oliver : C'est ainsi que nous gardons notre avantage tactique. Nous n'avons peut-être pas assez de personnel pour surveiller toute la frontière, mais nous pouvons vous garantir que notre personnel est là et qu'on ne sait peut-être pas toujours où il se trouve, ce qui garde les criminels sur leurs gardes.

Le sénateur Moore : Un peu plus tôt, nous avons discuté de ce que nous aimerions vraiment avoir, comme l'opérabilité radio. En ce moment, le personnel de l'ASFC peut-il communiquer en toute sécurité avec le personnel des EIPF ou est-ce l'un de vos souhaits aussi?

M. Oliver : La sécurité parfaite des communications est un grand défi, même à la GRC, donc pour sécuriser les communications, il faut non seulement investir à l'interne, mais aussi garantir notre interopérabilité. L'un de nos objectifs est d'être interopérables avec l'ASFC.

Le sénateur Moore : La rapidité avec laquelle vous pouvez obtenir l'information la plus exacte et la plus actuelle est fondamentale dans votre travail.

M. Oliver : L'interopérabilité avec l'ASFC était l'un des objectifs du projet pilote Windsor. C'était un projet de 5,3 millions de dollars, mais la sécurité de nos agents était devenue problématique. L'objectif était qu'une fois le projet pilote terminé, on élabore une stratégie à long terme en conséquence. Nous aurions pu voir ce qui fonctionnait, ce qui ne fonctionnait pas, quel investissement était nécessaire et quelles interfaces étaient requises pour communiquer avec les organismes des États-Unis.

Diverses recommandations sont ressorties de ce projet, mais nous devons maintenant passer à la prochaine étape et déterminer ce que nous allons faire ensuite.

Le président : Ces recommandations sont-elles confidentielles, pour une raison ou une autre?

M. Oliver : Nous sommes en train de mettre la touche finale au rapport, et il sera présenté au Forum sur la criminalité transfrontalière. Il n'a pas encore été approuvé. Nous sommes encore en train de le préparer.

Le président : Lorsqu'il sera approuvé, pourriez-vous en faire parvenir une copie au comité, s'il-vous-plaît?

M. Oliver : Ce ne devrait pas être un problème, monsieur.

Le sénateur Meighen : Vous avez parlé de la sécurité des agents. Quelle est la nouveauté? Je veux dire que vous avez un métier dangereux. Vous affirmez que la sécurité des agents était

\$5.3 billion project with the CBSA. Can you be more specific, not necessarily about the type of danger, but why did that put an end to the project?

Mr. Oliver: New technology was being introduced and we had system failures. It was a small area being tested, plus the legacy system was also in use.

Senator Meighen: Was it a small area geographically?

Mr. Oliver: Yes, it was in the Windsor area. We were not yet interoperable with CBSA, but the project plan was to do that. However, we were in the process of conducting operations and there were critical failures of the system on a couple of occasions.

Senator Meighen: Did that endanger officers?

Mr. Oliver: Yes. We were doing surveillance and so forth. There were situations where our members on the ground had lost confidence in the system and wanted to go back to what they trusted and relied upon.

Senator Meighen: Without putting too fine a point on it, did \$5.3 million go down the drain?

Mr. Oliver: Not necessarily, as we still have the infrastructure in place, and there is the possibility of adapting a new standard, which is P-25. The service provider has that capability as well. These are things we are working on currently. This was terminated during the summer, so we are still working through those kinks.

Senator Meighen: As you know, this committee has recommended — and whether there was any connection or not is up for anybody to guess — and the government, as I understand it, has indicated that it will proceed with the arming of the border guards in Canada. They have also indicated this will take place over a considerable period of time; I think 10 years was the time frame.

How do you see the RCMP's role in the meantime? As I am sure you are aware, if you read our report, one of the reasons we reluctantly came to the conclusion that border guards should be armed was because, no doubt due to your lack of resources, it was frequently impossible for the RCMP to respond in what was considered to be a timely manner to alerts at the border.

Since we will be dealing with a 10-year time frame, what policies will you be following between now and the point when border guards are armed?

Mr. Souccar: Arming the border guards will clearly enhance their own safety and security — not necessarily border security, but personal security.

In terms of how we manage our resources, until such time as the border guards are fully armed, and even when fully armed, unless their mandate changes, they will not be able to pursue border crashers inland.

compromise dans le cadre de ce projet de 5,3 milliards de dollars avec l'ASFC. Pouvez-vous être plus précis, pas nécessairement sur le type de danger, mais sur les raisons pour lesquelles le projet a été arrêté?

M. Oliver : Nous avons fait l'essai d'une nouvelle technologie, mais le système a connu des ratés. Nous avons fait l'essai à petite échelle, pendant que nous continuions d'utiliser l'ancien système.

Le sénateur Meighen : Était-ce à petite échelle géographiquement?

M. Oliver : Oui, il s'agissait de la région de Windsor. Nous n'étions pas encore interoperables avec l'ASFC, mais c'était le plan. Cependant, pendant nos activités, le système a connu des ratés importants à plusieurs reprises.

Le sénateur Meighen : Est-ce que cela mettait des agents en danger?

M. Oliver : Oui. Nous effectuions de la surveillance, entre autres. Il est arrivé que notre personnel sur le terrain perde toute confiance envers le système et veuille revenir au système qu'il jugeait fiable.

Le sénateur Meighen : Sans trop vouloir insister sur ce point, est-ce que nous avons jeté 5,3 millions de dollars par les fenêtres?

M. Oliver : Pas nécessairement, puisque nous avons toujours l'infrastructure qui a été mise en place et qu'il serait possible de l'adapter à une nouvelle norme, la P-25. Le fournisseur de services le peut aussi. Nous sommes en train d'y travailler. Le projet s'est terminé pendant l'été, donc nous sommes encore en train de démêler tout cela.

Le sénateur Meighen : Comme vous le savez, notre comité a recommandé... Je vais laisser le soin à chacun de juger du lien entre ces deux choses, mais si j'ai bien compris, le gouvernement a indiqué qu'il allait armer les gardes-frontières du Canada. Il a également indiqué qu'il le ferait sur une période de temps assez longue, dix ans, je crois.

Comment voyez-vous le rôle de la GRC entre-temps? Comme vous le savez sans doute, si vous avez lu notre rapport, l'une des raisons pour lesquelles nous en sommes venus à la triste conclusion que les gardes-frontière devaient être armés, c'est que faute de ressources, il est fréquemment impossible pour les agents de la GRC d'intervenir de façon considérée assez rapide aux alertes à la frontière.

Comme ce changement s'opérera pendant dix ans, quelles politiques allez-vous appliquer d'ici à ce que les gardes-frontières soient armés?

M. Souccar : L'armement des gardes-frontières va clairement améliorer notre propre sécurité, je ne parle pas nécessairement de la sécurité frontalière, mais de notre sécurité personnelle.

Pour ce qui est de la façon dont nous gérons nos ressources, jusqu'à ce que les gardes-frontières soient tous armés et même lorsqu'ils le seront, à moins que leur mandat ne change, ils n'auront pas le pouvoir de poursuivre dans le pays les personnes qui traversent illégalement la frontière.

Senator Meighen: If we had those cement blocks one of you talked about earlier, or if we had the spikes of the rent-a-car agencies that I talked about, would something like that not significantly cut down on the need to pursue? Perhaps there would be individuals on foot, but you would not have to pursue automobiles.

Mr. Souccar: It should, absolutely.

In terms of our role, we will continue to be called upon. The police of jurisdiction will continue to be called upon for any pursuits that have to be undertaken inland. The presence of a uniformed person full time at the point of entry with a marked car would, in the perfect world scenario, give you the instantaneous response, if you will.

Senator Meighen: We do not have the perfect world. I cannot see it. I doubt it will be upon us in our lifetime. We have to make do with the current situation and try to improvise.

I am wondering about the Great Lakes. You have limited resources there, do you not?

Mr. Souccar: They are limited, yes, but we have a presence in the Great Lakes.

The Chairman: It would be non-existent almost. If I took off my shoes, I could count the number, could I not?

Mr. Oliver: Our current capacity consists of two MSET patrols, the Marine Security Enforcement Team. As well, and this is where we talked about leveraging, when you have Integrated Border Enforcement Teams that can bring partners together and resources to bear, we try to leverage what we can by using the Coast Guard.

The Chairman: This committee calls the Great Lakes "the great black hole." We do not see any resources on the St. Lawrence River, the St. Lawrence Seaway or the Great Lakes that are anywhere near commensurate to the problems that exist there. The count we had was something in the area of 28 or 30, was it not?

Senator Moore: Three vessels, 26 staff.

The Chairman: Are we correct in saying three vessels and 26 staff?

Mr. Oliver: Yes.

The Chairman: How many Great Lakes are there? "Thin" is not even the right word for it, is it?

Mr. Souccar: That is correct.

We are looking at emergency response teams as well to come on line. That is not enough, but it is a start. We are hoping that there is a will. The current government seems to be pro-enforcement in terms of reducing criminality. We have seen positive responses over the last while, and I am hopeful there will be responses in that area as well.

The Chairman: The responses we have seen over the last little while are 600 uniforms and 400 civilians.

Le sénateur Meighen : Si vous aviez des blocs de ciment comme ceux dont vous avez parlé un peu plus tôt ou s'il y avait des pointes comme celles des entreprises de location de voitures, comme je l'ai dit, n'y aurait-il pas beaucoup moins de poursuites nécessaires? Peut-être y aurait-il des personnes à pied, mais vous n'auriez pas à poursuivre des automobiles.

M. Souccar : C'est vrai.

Pour ce qui est de notre rôle, nous continuerons d'être appelés à intervenir. Les services de police locaux continueront de nous appeler pour les poursuites qui doivent être faites au pays. La présence d'une personne en uniforme à temps plein aux points d'entrée, avec une voiture identifiée, nous permettrait d'intervenir instantanément, si l'on veut, dans un monde idéal.

Le sénateur Meighen : Nous ne vivons pas dans un monde idéal. Je ne peux pas le voir. Je ne crois pas que cela arrivera de notre vivant. Nous devons accepter la situation actuelle et essayer d'improviser.

Je me pose des questions sur les Grands Lacs. Vous avez des ressources limitées là-bas, n'est-ce pas?

M. Souccar : Elles sont limitées, oui, mais nous sommes présents dans les Grands Lacs.

Le président : Elles sont pratiquement inexistantes. Je n'arriverais pas à les compter même en essayant vraiment, n'est-ce pas?

M. Oliver : Nous avons actuellement deux patrouilles de police de la sûreté maritime. Aussi, et c'est là que nous parlions de tirer parti, avec des équipes intégrées de la police des frontières qui peuvent rassembler des partenaires et utiliser des ressources, nous essayons de tirer parti de ce que nous avons en utilisant la garde côtière.

Le président : Le comité appelle les Grands Lacs « le grand trou noir. » Nous ne voyons pas de ressources sur leur fleuve Saint-Laurent, la voie maritime du Saint-Laurent où les Grands Lacs qui puissent affronter les problèmes qui existent là-bas. Nous avons compté 28 ou 30, n'est-ce pas?

Le sénateur Moore : Trois navires, 26 membres du personnel.

Le président : Trois navires et 26 membres du personnel, est-ce exact?

M. Oliver : Oui.

Le président : Quel est le nombre aux Grands Lacs? « Mince » n'est même pas le bon mot pour cela, n'est-ce pas?

M. Souccar : C'est exact.

Nous envisageons aussi des groupes tactiques d'intervention. Ce n'est pas suffisant, mais c'est un début. Nous espérons qu'il y aura une volonté. Le gouvernement actuel semble être en faveur de l'application de la loi pour réduire la criminalité. Nous avons constaté des réponses positives récemment et j'espère qu'il y aura aussi des réponses dans ce domaine.

Le président : Les réponses que nous avons vues dernièrement portaient sur 600 uniformes et 400 civils.

Mr. Souccar: There are about 1,000 full-time employees for the federal program. We have seen some peacekeeping resources. We have seen some potential resources to combat human trafficking.

The Chairman: The 600 uniformed resources were backfilling existing vacancies; they fell under "authority to hire" as opposed to creating new positions.

Mr. Souccar: That is correct; it was to restore the integrity of policing as a result of added costs.

The Chairman: I do not want to take words out of Senator Meighen's mouth. He said it better than I can.

Senator Meighen: We are running hard to stay in exactly the same place.

Mr. Souccar: As with everything else, there has been an added cost in policing as a result of legal costs such as disclosure, cost of wiretaps, et cetera. Some costs are imposed as result of court decisions. Some are simply inflationary costs, if you will. The cost of putting a police officer on the street today is much higher than it was 10 years ago. Over the years, our resources have eroded. As the chairman said, it is a replenishing of the erosion that has taken place.

Senator Meighen: We are asked questions when we go to Washington, and we, as you do, I am sure, detect impressions they have about the strictness of our border enforcement or lack thereof. What do you come across mostly in cross-border exchanges with your counterparts that seem to impress our American friends with our diligence in patrolling the border? Do you find that they are quite convinced that the degree of diligence we have is minimal?

Senator Moore: That is aside from the political rhetoric.

Mr. Souccar: We have had some very successful operations with our U.S. colleagues.

Senator Meighen: Is that since 9/11?

Mr. Souccar: Yes. The number of extremely successful operations that we have had with them is endless. The work is being done and is being done very effectively. The question is, do we have enough to do more and if we had enough would we have more successes? The answer is, absolutely yes.

I have never been met with criticism personally. Clearly, when you see the numbers and the assets they have on their side versus ours, I am not sure what happens behind closed doors.

Senator Meighen: Let me ask you one final question in that general vein. Since I notice the U.S. Coast Guard is one of the IBET core agencies, were you aware of live firing exercises about to take place in the Great Lakes before I was when I read it in the paper?

Mr. Oliver: Just what I read in the paper as well.

M. Souccar : Il y a environ 1000 employés à temps plein pour le programme fédéral. Nous avons vu quelques ressources de maintien de la paix. Nous avons vu quelques ressources potentielles pour lutter contre le trafic des personnes.

Le président : Les 600 uniformes remplissaient des postes vacants existants; ils relevaient du « pouvoir de recrutement » au lieu de la création de nouveaux postes.

M. Souccar : C'est exact? Il s'agissait de restaurer l'intégrité de la police suite aux coûts supplémentaires.

Le président : Je ne vais pas parler à la place du sénateur Meighen. Il l'a dit mieux que je ne le pourrais.

Le sénateur Meighen : Nous nous débattons beaucoup pour rester exactement la même place.

M. Souccar : Comme pour tout le reste, il y a eu un coût supplémentaire pour effectuer les opérations de police suite à des dépens tels que la divulgation, les coûts liés aux écoutes, et cetera. Certains coûts sont imposés suite des décisions judiciaires. D'autres sont simplement des coûts dus à l'inflation. Le prix à payer pour avoir un policier dans la rue aujourd'hui est beaucoup plus élevé qu'il ne l'était il y a dix ans. Nos ressources se sont dégradées avec le temps. Comme le disait le président, c'est une reconstitution de la dégradation qu'il y a eu.

Le sénateur Meighen : Nous avons posé des questions quand nous sommes allés à Washington et nous, comme vous, j'en suis sûr, nous sommes rendus compte de ce qu'ils pensaient de notre application de la loi aux frontières ou de l'absence d'application de la loi. Qu'est-ce qui semble impressionner le plus nos amis américains lorsque vous leur parlez de notre assiduité à patrouiller la frontière? Pensez-vous qu'ils sont persuadés que notre assiduité est au plus bas?

Le sénateur Moore : Cela est en dehors du discours politique.

M. Souccar : Nous avons mené des opérations très réussies avec le concours de nos collègues américains.

Le sénateur Meighen : Depuis le 11 septembre?

M. Souccar : Oui. Le nombre d'opérations extrêmement réussies que nous avons eues avec leur concours est infini. Le travail est fait et il est fait très efficacement. La question est de savoir si nous avons suffisamment d'effectifs pour faire plus et si nous en avons, notre taux de réussite serait-il plus grand? La réponse est absolument oui.

Personnellement, je n'ai jamais été l'objet de critiques. Il est évident que lorsqu'on compare leurs ressources aux nôtres, je ne suis pas sûr de ce qui se passe en coulisses.

Le sénateur Meighen : Permettez-moi de vous poser une dernière question dans ce sens. Puisque j'ai remarqué que la garde-côtière américaine fait partie des cinq principaux organismes des EIPF, saviez-vous avant moi, je l'ai appris par les journaux, que des exercices de tirs réels vont avoir lieu aux Grands Lacs?

M. Oliver : Seulement ce que j'ai lu moi aussi dans les journaux.

Senator Meighen: Well, so much for the Rush-Bagot Treaty and the international exchange of information.

The Chairman: The Rush-Bagot Treaty refers to the number of pounds of cannonball you can fire at any given time.

Senator Meighen: It is still lead, Mr. Chair, and lead is bad for the environment.

Senator Banks: I want to revert to the radio question. You will have sensed a certain frustration on the part of members of this committee about how quickly things move, which is a great surprise to anyone who is a student of government. If this question of interoperability and secure, quick and reliable communications was one that affected General Motors or Inco, it would be solved in a trice. I suspect that the impediment is not entirely money. Where is the bottleneck?

We think that the fault is not sitting in this room; it is with a lack of will or determination. Is this file sitting on somebody's in-box on their desk and not getting out because of intransigence? What is the holdup? If there were a clear and present danger, to use that old phrase, this problem would be solved in an afternoon.

Mr. Oliver: I can tell you from the front line officers on the ground involved in cross-border operations this is one of the most pressing issues that they would like to see resolved.

Senator Banks: Why is it not being resolved?

Mr. Oliver: I think it is because of the dialogue that is required. For instance, in the Windsor-Detroit area, not only are you dealing with the need to talk with federal U.S. law enforcement agencies, but there are also the state and local police. We want an integrated, holistic comprehensive border response to instant management, or some sort of issue. We want to be able to talk to all our of partners who sit around the IBET table. It is the difference in the radio systems that each of those agencies use, the infrastructure itself, as well as the regulators on both sides of the borders and the need for a comprehensive Canada-U.S. agreement to say that we are committed to overcoming those barriers.

The Chairman: When we raised this question with you, you gave us the impression there was not even a study in place that described the magnitude of the problem and the potential cost of the problem. Remember when I was asking you what are the bucks involved in doing this? The impression we have right now — and I would be happy if you were to correct it — is that everyone has identified the problem, but no one is doing anything about it. If someone is doing something about it, Senator Banks and the committee are asking: What is the plan?

Mr. Oliver: In terms of knowing what infrastructure we require, how much it will cost, no, we do not have that plan. I am not aware of it anyway and I can certainly check.

Le sénateur Meighen : Si c'est là l'Accord Rush-Bagot et l'échange de renseignements entre les divers corps policiers internationaux.

Le président : L'Accord Rush-Bagot concerne le poids en livres des boulets de canon qui peuvent être tirés.

Le sénateur Meighen : C'est quand même en plomb, monsieur le président, et le plomb est mauvais pour l'environnement.

Le sénateur Banks : Je veux revenir à la question des radiocommunications. Vous avez senti une certaine frustration chez les membres du comité au sujet de la rapidité avec lesquelles les choses changent, ce qui est très surprenant pour quiconque étudie le fonctionnement du gouvernement. Si ce problème d'interopérabilité et de communications protégées, rapides et fiables se posait à Général Motors ou à Inco, il serait résolu en un clin d'œil. Je ne crois pas que ce soit dû seulement à l'argent. Qu'est-ce qui retarde les choses?

Nous ne pensons pas que le problème provienne d'ici, il s'agit d'un manque de volonté ou de détermination. Ce dossier se trouve-t-il dans la corbeille arrivée du bureau de quelqu'un et y reste à cause d'une intransigence? Qu'est-ce qui fait traîner les choses? S'il y avait un danger évident et immédiat, pour reprendre une vieille expression, ce problème serait résolu en un après-midi.

M. Oliver : Je peux vous affirmer que les officiers qui participent aux opérations transfrontalières considèrent que ce problème est des plus urgents et ils souhaitent qu'il soit résolu.

Le sénateur Banks : Pourquoi ne l'est-il pas?

M. Oliver : Je pense que c'est à cause des pourparlers en cause. Par exemple, dans la région de Windsor-Détroit, il faut non seulement parler avec les organismes d'application de la loi du gouvernement fédéral américain, mais aussi avec les représentants de l'État et la police locale. Nous voulons une réponse intégrée, globale et exhaustive à la gestion immédiate ou quelque autre solution. Nous voulons pouvoir parler à tous nos partenaires des EIPF. C'est la différence entre les systèmes de radiocommunications utilisés par chacun de ces organismes, l'infrastructure elle-même, et les autorités de réglementation des deux côtés de la frontière et la nécessité d'un accord canado-américain global pour pouvoir dire que nous sommes déterminés à résoudre ces problèmes.

Le président : Lorsque nous en avons parlé avec vous, vous nous avez donné l'impression que l'étendue du problème et son coût potentiel ne faisaient même pas l'objet d'une étude. Vous souvenez-vous lorsque je vous ai demandé quels étaient les coûts pour réaliser cela? L'impression que nous avons maintenant — et je serais heureux si vous pouviez me corriger —, c'est que le problème a été identifié par tout le monde, mais personne ne s'en occupe. Si quelqu'un s'en occupait, le sénateur Banks et le comité voudraient connaître le plan de cette personne.

M. Oliver : En ce qui concerne le type d'infrastructure nécessaire et ce qu'elle coûtera, non, nous n'avons pas de plan à ce sujet. En tout cas pas à ma connaissance, mais je peux certainement vérifier.

The Chairman: Who is charged with it? This is your bailiwick, commissioner. Who is your guy or gal working on the plan?

Mr. Souccar: Again, Mr. Chairman, this matter was left with the Cross-Border Crime Forum working group that is reporting to the Cross-Border Crime Forum, and I will know the latest and greatest next month when they report. That is why I undertook to get back to you in terms of the latest developments. Also, I will inquire as to whether there has been a cost attached to it.

The Chairman: The reason we are nervous is that we asked over a year ago about how many police it would take to properly police the Great Lakes, the St. Lawrence Seaway and the St. Lawrence River, and we are still waiting.

Mr. Souccar: You have asked me once and that is all you will have to ask me. I will undertake to get back to you with that answer.

Senator Moore: With regard to Senator Banks' question and Mr. Oliver's response concerning the frustration that you are expressing and experiencing with the inability to communicate via radio, when you have your meetings with your cross-border teams, is the same frustration expressed from the U.S. side?

Mr. Oliver: Yes.

Senator Moore: They want this fixed too, I would think, for their own good as well as your good.

Mr. Oliver: This issue is identified continuously by the local joint management teams of IBETs. It has also been identified as a common recurring problem by Project Northstar, which is feeding cross-border security.

Two groups are looking at radio interoperability. One is the interoperability subgroup of the Cross-Border Crime Forum, which is dealing with the Department of Homeland Security. The other is a border enforcement group composed of representatives of the international joint management team. I sit on that group as well. We are trying to find not only interim solutions but longer-term solutions.

Our focus had been on the Windsor-Detroit project, to evaluate it and take it forward. Now that it has terminated prematurely, we are now looking for a way to advance it to the next stage. I dialogue with my counterparts in the U.S. every day. This is an issue we want resolved, and we are looking for the best way to get it resolved.

Senator Moore: Like the virtual fence project, is the radio operability issue something we can sit down and say that the two teams on each side of the border should be working this out together and not each doing a separate project? Let's cooperate and move forward in economic and intelligence gathering ways. Is that the spirit of how your meetings go?

Mr. Oliver: Yes.

Le président : Qui est le responsable? Cela est de votre ressort, monsieur le commissaire. Lequel de vos employés élabore ce plan?

M. Souccar : Encore une fois, monsieur le président, c'est le groupe qui relève du Forum sur la criminalité transfrontalière qui s'occupe de cette question et je connaîtrai les tenants et les aboutissants le mois prochain quand ce groupe déposera son rapport. C'est la raison pour laquelle je me suis engagé à vous informer des derniers développements. Je me renseignerai aussi pour savoir si les coûts associés ont été calculés.

Le président : Nous sommes inquiets car nous vous avons demandé il y a plus d'un an quel est le nombre de policiers nécessaires pour patrouiller les Grands Lacs, la voie maritime du Saint-Laurent et le fleuve Saint-Laurent et nous attendons toujours.

M. Souccar : Vous m'avez demandé une fois et une fois suffit. Je m'engage à vous donner cette réponse.

Le sénateur Moore : Au sujet de la question du sénateur Banks et la réponse de monsieur Oliver portant sur la frustration que vous avez exprimée et que vous ressentez en raison de l'incapacité à communiquer par radio lors de réunions avec vos équipes de police des frontières, est-ce que les Américains ont les mêmes frustrations?

M. Oliver : Oui.

Le sénateur Moore : Ils veulent aussi une solution à ce problème, aussi bien pour eux que pour nous.

M. Oliver : Ce problème est constamment soulevé par les équipes de gestion locale des EIPF. Il a aussi été identifié comme étant un problème commun et récurrent par le projet Northstar qui alimente la sécurité transfrontalière.

Deux groupes examinent l'interopérabilité des radiocommunications. L'un est le sous-groupe d'interopérabilité du Forum de la criminalité transfrontalière qui a affaire avec le département de la Sécurité intérieure. L'autre est un groupe de la police des frontières composé de représentants de l'équipe de gestion internationale. Je fais aussi partie de ce groupe. Nous n'essayons pas seulement de trouver des solutions provisoires, mais des solutions à long terme.

Nous nous sommes penchés en particulier sur le projet Windsor-Détroit afin de l'évaluer et de le faire avancer. Maintenant qu'il est terminé prématurément, nous essayons de le faire passer à la phase suivante. Je communique tous les jours avec mes homologues américains. C'est une question que nous voulons résoudre et nous cherchons la meilleure façon de la résoudre.

Le sénateur Moore : À l'instar du projet de clôture virtuelle, est-ce que la question de l'interopérabilité des radiocommunications peut être réglée si les deux équipes de chaque côté de la frontière collaboraient au lieu de travailler séparément? Coopérer et progresser en utilisant des méthodes économiques et de collecte de renseignements. Est-ce dans cet esprit que se tiennent vos réunions?

M. Oliver : Oui.

Senator Moore: Even though they did not tell you about the live firing on the Great Lakes? I know it was in their waters, but still, poison moves.

Mr. Oliver: We must also be mindful of the role state governments play. For instance, Michigan has implemented a public safety network. They are looking for others to be interoperable with them. We are trying to work with those agencies as well. This issue is very complex and requires a huge amount of coordination through all levels of government.

Senator Moore: The goal is common.

Mr. Oliver: The goal is common.

Senator Moore: They want to fix it as much as we do.

Supt. Oliver: We all want to talk to each other, yes.

Senator Banks: Here is the problem that I think we have: There are two places in which there can be a bottleneck to solving this problem. One is at the operational level where the agencies that are on the ground and dealing with this issue have to agree among themselves what they need to do. The second place would be when those people have to go back to their superiors who hold the purse strings and say here is what we need to do and how much it will cost, and those people say, "We cannot do that." There are two places this could be messed up.

Do I understand that there is no impediment among the agencies involved and that plans are moving forward apace and as quickly as they could without impediment? Does someone need to come from some place up above on both sides of the border, bring down the hammer and say, "Get this done, cut this spaghetti bowl of red tape and take care of this problem?"

The issue of border security is at the top of the minds on both sides of the border for very good reason. There is simply no logical reason that a solution cannot be moved forward quickly. I am trying to find out exactly where it is so we can apply some pressure where it is, and I do not think that it is with you.

Mr. Oliver: There is still a need for the law enforcement community to define user requirements.

I am referring to standard operating procedures. In some circumstances, we will want to have interoperable communications with all agencies in the U.S. Other times, they do not want to hear our local chat. We still have to work out those requirements in terms of when do we switch to a common talk group and when do we not; who is encrypted and who is not?

Radio interoperability as well as cross-border carriage of firearms will be two of the key issues highlighted at the upcoming Cross-Border Crime Forum for the Attorney General, Secretary of Homeland Security, the Minister of Public Safety and the Minister of Justice. A couple of presentations will be highlighting and showing, operationally, the challenges that we need to collectively resolve. We do have it flagged in the security and prosperity partnership as one of the deliverables.

Le sénateur Moore : Même s'ils ne vous ont pas informé des tirs réels aux Grands Lacs, je sais bien que c'était dans leurs eaux, toutefois la pollution se déplace.

M. Oliver : Nous devons aussi tenir compte du rôle des gouvernements des États. Par exemple, le Michigan a mis en place un réseau de sécurité publique et recherche des autres parties pour établir une interopérabilité. Nous essayons de collaborer aussi avec ces organismes. La question est très complexe et exige énormément de coordination à tous les paliers de gouvernement.

Le sénateur Moore : L'objectif est le même.

M. Oliver : L'objectif est le même.

Le sénateur Moore : Ils veulent régler le problème autant que nous.

M. Oliver : Nous voulons tous nous parler, oui.

Le sénateur Banks : Voici selon moi ce qu'est le problème. Il y a deux endroits où ce problème risque de traîner. L'un est au niveau des opérations, les organismes qui travaillent sur le terrain et qui s'occupent de cette question doivent s'entendre sur ce qu'elles doivent le faire. Le deuxième, c'est quand ces personnes devront rencontrer leurs supérieurs, qui tiennent les cordons de la bourse, pour leur communiquer leur projet et les coûts de ce projet, les supérieurs répondront : Nous ne pouvons pas faire cela. Voilà ce qui peut empêcher de résoudre le problème.

Dois-je comprendre qu'il n'y a pas d'obstacle chez les organismes concernés et que les plans progressent rapidement et aussi vite que possible sans aucun problème? Faut-il que des cadres supérieurs des deux côtés de la frontière interviennent et demandent à ce que des mesures soient prises pour réduire les tracasseries administratives et régler ce problème?

La question de la sécurité à la frontière vient au premier rang des préoccupations des deux côtés de la frontière pour de bonnes raisons. Il est tout simplement illogique qu'une solution ne soit pas proposée rapidement. J'essaie de découvrir où se situe le problème afin que nous puissions exercer quelque pression, et je ne pense pas que ce soit à votre niveau.

M. Oliver : Les organismes d'application de la loi se doivent encore de définir les besoins des usagers.

Je fais référence aux instructions permanentes d'opération. Dans certains cas, nous aimerions avoir des radiocommunications interopérables avec tous les organismes américains. Dans d'autres cas, ils ne sont pas intéressés à écouter nos conversations locales. Nous avons encore du travail à faire sur ces besoins pour savoir quand il faut établir une radiocommunication générale et quand il ne le faut pas; qui fait des appels chiffrés et qui ne les fait pas?

L'interopérabilité des radiocommunications et le port d'armes à feu à la frontière sont deux des questions essentielles qui seront soulevées au prochain Forum de la criminalité transfrontalière pour le procureur général, le secrétaire de la Sécurité intérieure, le ministre de la Sécurité publique et le ministre de la Justice. Deux ou trois exposés souligneront les problèmes que nous devons résoudre ensemble. Nous les avons signalés comme faisant partie des résultats attendus dans le partenariat pour la sécurité et la prospérité.

Mr. Souccar: There are a number of issues when you talk about impediments for border security. We have talked about radio interoperability. There is also the land pre-clearance issue. There is the cross-border carriage of firearms. There are geographical inhibitors. A few issues are sometimes stymied, if you will, by either legal impediments or sovereignty issues. The discussions to resolve them become difficult and slow. It is sometimes like going through mud. We all know it needs to be done, but just how much is each country willing to give and how do we deal with sovereignty issues? Sometimes we get stuck in a way such that we are not able to go forward to address something we know needs to be addressed quickly.

Senator Banks: I presume members of IBET train together and work together as a team. What happens to the side arms, for example, of American border patrol officers when it requires that that team move across the border to our side? Do they carry their guns, or do they put them in a box in a swamp someplace?

Mr. Oliver: The border is like a barrier to law enforcement and the carriage of firearms.

Senator Banks: Except for the bad guys.

Mr. Oliver: Exactly.

Mr. Souccar: We have had some joint projects, like in Windsor for this past Super Bowl where we participated in armed joint patrols. Exemptions are given for a specific period of time. We have dealt with police officers who have to attend their post but, in order to get from point A in the United States to their post, the shortest route is through Canada. We call those geographical inhibitors. We have put systems in place where they have to lock their side arm in the trunk of their vehicle in a lock box until they get to their post on the U.S. side, but to get there they have to go through Canada. We have dealt with some of these issues.

Some of the ones you have mentioned, Senator Banks, are issues that are still not resolved.

Senator Banks: Officers of the Canada Border Services Agency will become armed, and there will be 150 by 2007. It is not like all of a sudden, boom, they will all be armed; it will be an incremental process. I presume that some of the CBSA people on IBETs will be armed. Does that present problems under the nature of their contract, or do you know about that yet?

Let me come at that question differently.

The Chairman: We can put that to CBSA.

Senator Banks: We will.

When Senator Atkins asked you about the list of things that you would like to have in the perfect world, you mentioned an RCMP presence at every border crossing, enforcement by sight and the mere fact that your officers are there.

M. Souccar : Il y a un certain nombre de questions liées aux obstacles à la sécurité des frontières. Nous avons parlé de l'interopérabilité des radiocommunications. Il y a aussi la question du prédédouanement à la frontière terrestre. Il y a le port d'armes à feu à la frontière. Il y a des obstacles géographiques. Des questions sont quelquefois contrecarrées par des obstacles juridiques ou des questions de souveraineté. Les discussions visant à les résoudre sont difficiles et lentes. Parfois, c'est comme si l'on patageait dans la boue. Nous savons tous qu'il faut que ça se fasse, mais qu'est-ce que les deux pays sont prêts à donner et comment aborder les questions de souveraineté? Il arrive que les discussions soient bloquées à tel point que nous ne pouvons plus avancer pour aborder un problème qui nous le savons nécessite une solution rapide.

Le sénateur Banks : Je suppose que les membres des EIPF s'entraînent et travaillent en équipe. Qu'en est-il des armes courtes, par exemple, des garde-frontières américains lorsqu'ils doivent traverser la frontière pour entrer chez nous? Transportent-ils ces armes ou les cachent-ils dans une boîte dans un marais quelque part?

M. Oliver : La frontière est comme une barrière pour l'application de la loi et le port des armes à feu.

Le sénateur Banks : Pas pour les criminels.

M. Oliver : C'est tout à fait vrai.

M. Souccar : Nous avons collaboré dans quelques projets, comme à Windsor lors du dernier Super Bowl où nous étions dans des patrouilles mixtes armées. Des exemptions sont accordées pour des périodes spécifiques. Il y a eu des cas où des agents de police devaient se présenter à leur poste mais, pour aller d'un endroit aux États-Unis à leur poste, le trajet le plus court passait par le Canada. C'est ce que nous appelons des obstacles géographiques. Nous avons des systèmes qui leur permettent de mettre leur armes courtes dans le coffre de leur véhicule dans une boîte verrouillée jusqu'à leur arrivée à leur poste du côté américain, mais pour y arriver ils doivent passer par le Canada. Nous avons connu de telles situations.

Certaines des questions que vous avez mentionnées, monsieur le sénateur Banks, ne sont pas encore résolues.

Le sénateur Banks : Des agents de l'Agence des services frontaliers du Canada seront armés, ils seront 150 en 2007. Cela ne se fera pas d'un seul coup, le processus se fera étape par étape. Je suppose que certains employés de l'ASFC qui font partie des EIPF seront armés. Cela pose-t-il des problèmes par rapport leur contrat?

Permettez-moi de poser cette question différemment.

Le président : Nous pouvons la poser à l'ASFC.

Le sénateur Banks : Nous le ferons.

Quand le sénateur Atkins vous a demandé une liste des choses que vous aimeriez voir dans un monde idéal, vous avez mentionné la présence de la GRC dans tous les postes frontaliers, l'application de la loi par la visibilité et le simple fait que vos agents sont là.

Our committee's view is that in respect of providing armed security at border crossings, it should first be done by the RCMP, but if the government could or would not do it, then we endorse the necessity of CBSA officers being armed. You are now saying that you have a plan in mind. Is there a blue-sky plan that there will be armed RCMP officers at every border crossing?

Mr. Souccar: When the issue of arming the border guards was on the table for discussion, we were asked to present options. If the border guards were not to be armed, what are the options on the table to deal with this issue of safety at the border?

One of the options within the RCMP, in addition to enhanced IBET teams and patrols, was a uniformed presence at points of entry. Static guard duties within the RCMP is not something we endorse. For this purpose, it was something we were willing to do as long as it was rotational and we did not have one police officer stuck at a point of entry on a regular basis, not able to enhance their development.

Senator Banks: A few weeks ago CBSA officers, having been informed that a suspected armed person was on their way to a border crossing in British Columbia, left their posts and shut the border down for several hours. They are entitled to do that, and I would do it too if I did not have a gun and had to face a potential treat.

Do IBETs have anything to do with security at border crossings? In that case, do you know whether CBSA or someone else called the RCMP and said, "We have a guy with a gun heading toward the border from the United States?" The reason I ask the question is because the border was closed for hours and there was a line-up for a long time. Was there a response? Was there a request for a response? If not, can you imagine why not?

Mr. Souccar: There usually is a request for response. I am not aware, in this instance, whether one was made, how quickly it was made or whether it was prior to them walking off. Our responsibility, senator, is between the points of entry and not at the point of entry. The point of entry is CBSA's responsibility.

Senator Banks: That is a very nice rule.

When you talk about shifts, most of us imagine that when police officers are in pursuit of someone, they probably do not pay too much attention to taking coffee breaks or going home because their shift is over. Are IBETs impeded in that respect at all by existing labour agreements either within the RCMP or the other agencies? Is there a literal concept that my eight hours are up and I am going home now; does that happen within IBET?

Mr. Souccar: It is no different than any other unit in the RCMP. They have a shift and work their shift. However, like all other units, if they are in the middle of an operation they continue working. They have shown a lot of flexibility, as I explained

Le comité pense que la sécurité armée aux postes frontaliers devrait être assurée premièrement par la GRC, et si le gouvernement ne pourrait pas ou ne voudrait pas le faire, alors nous serions d'accord à ce que les agents de l'ASFC soient armés. Vous dites maintenant que vous avez un plan en tête. Y a-t-il un plan d'ensemble qui prévoit des agents de la GRC dans tous les postes frontaliers?

M. Souccar : Lorsque la question prévoyant d'armer et les garde-frontières faisaient l'objet d'une discussion, on nous a demandé de présenter des options. Si les garde-frontières ne devaient pas être armés, quelles sont les options présentées pour régler cette question de sécurité à la frontière?

L'une des options, en plus du renforcement des EIPF et des patrouilles, consistait en la présence d'agents de la GRC aux points d'entrée. Nous ne souscrivons pas à la présence d'agents de la GRC stationnaires. C'était quelque chose que nous étions prêts à faire s'il s'agissait d'une affectation par roulement et qu'un agent de police ne se trouverait pas affecté régulièrement à un point d'entrée, car cela l'empêche de se perfectionner.

Le sénateur Banks : Il y a quelques semaines, des agents de l'ASFC ont été informés qu'une personne soupçonnée de porter une arme se dirigeait vers un poste frontalier en Colombie-Britannique. Les agents ont quitté leur poste et fermé la frontière pendant plusieurs heures. Ils ont le droit de le faire, et je le ferai aussi si je n'étais pas armé et si je devais faire face à une menace potentielle.

Est-ce que les EIPF sont impliquées dans la sécurité des postes frontaliers? Dans ce cas, savez-vous si l'ASFC ou quelqu'un d'autre a téléphoné à la GRC pour lui signaler qu'un individu armé venant des États-Unis se dirigeait vers la frontière? Je pose cette question parce que la frontière était fermée pendant des heures et qu'il y avait une chaîne pendant longtemps. Y a-t-il eu une intervention? Y a-t-il eu une demande d'intervention? Sinon, pourquoi pas à votre avis?

M. Souccar : Habituellement, une demande d'intervention est faite. Dans ce cas, je ne sais pas si une demande a été faite, avec quelle rapidité elle a été faite et si elle a été faite avant que les agents quittent leur poste. Notre responsabilité, monsieur le sénateur, couvre la zone entre les points d'entrée, pas le point d'entrée. Le point d'entrée est de la responsabilité de l'ASFC.

Le sénateur Banks : Voilà un très bon règlement.

Quand nous parlons de quart, la plupart d'entre nous imagine que lorsque les agents de police poursuivent quelqu'un, ils ne pensent probablement pas à prendre une pause café ou à rentrer chez eux parce qu'ils ont terminé leur quart. Est-ce que les conventions collectives en vigueur empêchent les EIPF de faire cela, que ce soit à la GRC ou dans les autres organismes? Est-il écrit littéralement qu'au bout de huit heures, les agents peuvent rentrer chez eux; est-ce cela arrive dans les EIPF?

M. Souccar : Ce n'est pas différent des autres unités de la GRC. On leur assigne un quart et ils travaillent durant ce quart. Cependant, comme toutes les unités, s'ils sont au beau milieu d'une opération, ils continuent à travailler. Ils ont fait preuve de

earlier, in working to their target as opposed to working their shift. They modify their shift and the hours they work based on the intelligence they have been provided.

Senator Moore: With regard to CBSA, someone mentioned they could not travel inland in pursuit. How far can they go? Is there a rule regarding a staked-out area 100 feet or 100 yards around the post? What is their jurisdiction?

Mr. Oliver: The CBSA has jurisdiction for enforcement of the Customs Act. The division of responsibility between the ports of entry is by ministerial directive. We are talking about the international boundary.

CBSA also has a mandate to investigate Customs Act infractions inland as well. A commercial entity could be involved in committing fraud under the Customs Act. They have a mandate to investigate those instances as well.

Senator Moore: I meant a pursuit situation at the border. I think Mr. Souccar said that you could not go inland. Can you go at all? How far can you go? Is it just the building he works in and that is it?

Mr. Souccar: It is based on what they enforce. Typically, it would be a Criminal Code offence of some sort, and that is where they lose jurisdiction in terms of their mandate.

Senator Moore: Then it goes to the local police unit or to IBET or to the RCMP.

Mr. Souccar: It would go to the police force that has the jurisdiction.

Senator Banks: Crashing a car through a border without stopping is a Criminal Code offence and therefore the police force of jurisdiction has to look after it. It is not a CBSA offence, not a customs offence?

Mr. Oliver: It is a customs violation. There is a failure to report inward, so CBSA would have jurisdiction. However, it becomes an issue such that the CBSA currently does not have pursuit-type patrol vehicles.

People who do run through the ports of entry and fail to report could still be issued penalties. CBSA investigates those types of infractions. It is an issue of capacity and the ability to interdict someone.

The Chairman: They are not trained or equipped; it is not part of their job. It is their offence.

Mr. Oliver: It is an offence under the Customs Act.

The Chairman: Correct, but they are not equipped or trained to prosecute an offender who has fled the site.

Mr. Oliver: That question is probably best directed to CBSA, but it becomes an issue of having the capacity to pursue vehicles. If someone is running, they may be running dangerously, which then could turn into a Criminal Code violation of dangerous

beaucoup de flexibilité, comme je l'ai expliqué tout à l'heure, en mettant l'accent sur leur objectif plutôt que sur leur quart. Ils modifient leur quart et les heures de travail en fonction des renseignements qu'ils reçoivent.

Le sénateur Moore : Il a été mentionné que les agents de l'ASFC ne pouvaient pas aller à l'intérieur pour poursuivre quelqu'un. Jusqu'où peuvent-ils aller? Existe-t-il un règlement concernant un rayon d'action de 100 pieds ou de 100 mètres autour du poste? Quel est leur ressort territorial?

M. Oliver : L'ASFC a l'autorité d'appliquer la Loi sur les douanes. Le partage des responsabilités entre les points d'entrée est fixé par des instructions du ministre. Nous sommes en train de parler d'une frontière.

L'ASFC est aussi chargée d'enquêter les infractions à la Loi sur les douanes commises à l'intérieur. Une entité commerciale peut avoir commis une infraction en vertu de la Loi sur les douanes. L'ASFC a aussi pour mandat d'enquêter de telles infractions.

Le sénateur Moore : Je parlais d'une poursuite à la frontière. Je crois que M. Souccar a dit que vous ne pourriez pas aller à l'intérieur. Pouvez-vous aller à l'intérieur? Jusqu'où? Est-ce seulement dans l'édifice dans lequel il travaille?

M. Souccar : Ça dépend des cas. Habituellement, il s'agit d'une infraction au Code criminel et cela n'entre pas dans le champ de leurs compétences.

Le sénateur Moore : Alors c'est la police locale ou l'EIPF ou la GRC qui est responsable.

M. Souccar : La responsabilité irait du côté de la force policière qui en a la juridiction.

Le sénateur Banks : Passer une frontière en voiture sans s'arrêter constitue une infraction au Code criminel et cela tombe dans la juridiction de la police locale. Il ne s'agit pas d'une infraction envers l'ASFC, ce n'est pas une infraction à la Loi sur les douanes.

M. Oliver : C'est une infraction à la Loi sur les douanes puisqu'il n'y a pas eu de déclaration faite à l'entrée, donc c'est de la compétence de l'ASFC. Cependant, cela pose un problème car l'ASFC ne dispose pas actuellement de véhicules de poursuite.

Les personnes qui traversent les points d'entrée sans faire de déclaration pourraient quand même recevoir des amendes. L'ASFC enquête ce genre d'infractions. Il s'agit de la capacité à refouler quelqu'un.

Le président : Ils ne sont ni formés ni équipés; cela ne fait pas partie de leur responsabilité. C'est leur infraction.

M. Oliver : C'est une infraction à la Loi sur les douanes.

Le président : C'est exact, mais ils ne sont ni équipés ni formés pour poursuivre un transgresseur en fuite.

M. Oliver : Il vaudrait peut-être mieux poser cette question à l'ASFC, mais cela devient un problème de capacité à poursuivre des véhicules. Si quelqu'un s'enfuit, il peut conduire dangereusement et la conduite dangereuse est à son tour une

driving. If someone crashes through a port of entry, and we know how busy they can be, there is a risk to public safety in terms of dangerous driving, which does become a criminal offence.

Senator Banks: Right now, absent the blue-sky plan of having RCMP officers at every border crossing, the fact is that when cars crash through the border without stopping, no one is after them. We heard recently that there were 350 in half a year; 350 people just drove cars through the border, whether out of ignorance or confusion. No one goes after them. I am not asking for a response. I am merely stating the nature of our concern.

The Chairman: Assistant Commissioner, it is clear by now that this is an issue of concern to the committee. Among the other things you have undertaken to do, could you provide us with a listing, in order of priority, of the tasks that you see in relation to enhancing border security with the programs that are currently in place and with the areas that need further enhancement? It is fair to say the committee would like to revisit this issue and focus our subsequent hearings a little more specifically. The logical way to do that would be to start with your priority list rather than with ours so we can get some sense of how each of the priorities is moving forward. We see this as a continuing concern that needs attention. We would very much like to get some sense of the agenda you are pursuing and to work through it over time. The committee will then form its conclusions about how to move forward.

Mr. Souccar: Done.

The Chairman: On behalf of the committee, I would like to thank you both very much for appearing today. We are grateful for the information you have provided. We value getting this sort of information. We look forward to both receiving the information and having you come back before us again to discuss these matters further.

Honourable senators, our next witness is Lieutenant-General Marc Dumais, who is a transport pilot by trade. He has had a long and distinguished career in various operational and staff positions within the air transport community. He is here today to help us gain a better understanding of Canada Command.

Most recently, Lieutenant-General Dumais was Commander of the Air Division in Winnipeg from 2002 until 2004. He was the Assistant Chief of Air Staff from 2004 to 2005, and Deputy Chief of Defence Staff from 2005 to 2006. He assumed the position of Commander of Canada Command in May 2006. General Dumais last appeared before the committee in June 2005 in his then role of Deputy Chief of Defence Staff.

Welcome back, general.

Lieutenant-General Marc J. Dumais, Commander, Canada Command, National Defence: Mr. Chairman, senators, ladies and gentlemen, thank you for inviting me this afternoon.

violation du Code criminel. Si quelqu'un passe en voiture sans s'arrêter à un point d'entrée, et nous savons combien de monde il peut y avoir, il y a un risque à la sécurité publique à cause de la conduite dangereuse qui devient une infraction criminelle.

Le sénateur Banks : Pour l'instant, oubliez cette notion optimiste d'avoir des agents de la GRC à tous les postes frontaliers, le fait est que lorsqu'un véhicule traverse la frontière sans s'arrêter, personne ne va à sa poursuite. Nous avons appris récemment qu'il y en avait eu 350 en six mois; 350 personnes ont traversé la frontière sans s'arrêter, que ce soit par ignorance ou confusion. Personne ne va à leur poursuite. Je ne demande pas une réponse. Je ne fais que dire la raison de notre préoccupation.

Le président : Monsieur le Commissaire adjoint, il est clair maintenant que cette question préoccupe le comité. Parmi les choses que vous vous êtes engagés à faire, pourriez-vous nous donner une liste des mesures, par ordre de priorité, qui, selon vous, devraient être prises pour renforcer la sécurité aux frontières avec les programmes mis en œuvre et les régions qui ont besoin d'un renforcement de la sécurité encore plus grand? Le comité aimerait revoir cette question et l'approfondir un peu plus lors de ses audiences ultérieures. C'est pour nous une préoccupation permanente qui mérite qu'on s'y arrête. Nous aimerions beaucoup connaître votre programme de travail et l'étudier. Le comité décidera par la suite de la marche à suivre.

M. Souccar : C'est fait.

Le président : Au nom du comité, je vous remercie tous les deux de vous être présentés aujourd'hui. Nous vous remercions pour les renseignements que vous nous avez fournis et que nous apprécions à leur juste valeur. Nous avons hâte de recevoir l'information et de vous revoir pour discuter un peu plus de ces questions.

Mesdames et Messieurs les sénateurs, le témoin suivant est le lieutenant-général Marc Dumais qui est pilote de ligne de métier. Il a occupé, tout au long de sa carrière, différents postes de fonction et d'état-major au sein de la communauté du transport aérien. Il est ici aujourd'hui pour nous aider à mieux comprendre le Commandement Canada.

Plus récemment, le lieutenant-général Dumais était commandant de la Division aérienne de Winnipeg de 2002 à 2004. Il a occupé le poste de chef d'état-major adjoint de la Force aérienne de 2004 à 2005 et celui de sous-chef d'état-major de la Défense de 2005 à 2006. Il a pris le commandement du Commandement Canada en mai 2006. La dernière comparution du général Dumais devant le comité remonte à juin 2005 lorsqu'il était sous-chef d'état-major de la Défense.

Heureux de vous revoir, général.

Lieutenant général Marc J. Dumais, commandant, Commandement Canada, Défense nationale : Monsieur le président, sénateurs, mesdames et messieurs, je vous remercie de votre invitation.

[Translation]

This is my first opportunity to appear before you since becoming the Commander of Canada Command on May 19, although I know that you met with my predecessor, Vice Admiral Forcier, shortly before his retirement, and that you have already visited my Headquarters and Command Centre.

I would like to take this opportunity to acknowledge the contribution of Vice-Admiral Forcier and the transition team responsible for standing up Canada Command. Many members of that team remain on the Canada Command staff. Under Vice Admiral Forcier's leadership, they did an excellent job establishing an organization that is at the heart of the CF transformation vision and the Canada First approach to defence and security.

[English]

As Commander of Canada Command, I am responsible for an integrated chain of command that views Canada as a single theatre of operations. We are mandated to defend Canada, to work bilaterally with the United States in the defence of the continent and to provide military support to civilian authorities in areas such as consequence management and humanitarian assistance. In other words, we are responsible for all domestic and continental military operations that fall outside of NORAD's binational mission.

As many of you are aware, prior to this job, I was Deputy Chief of Defence Staff in the previous Canadian Forces organizational structure, where I was responsible for all domestic and international contingency operations. Therefore, in my view, I have a unique perspective from having seen operations from within the strategic National Defence Headquarters and now as an operational commander in a transformed structure.

Given that the Canadian Forces have always responded well to all domestic contingencies — I would point to the Ice Storm and the Red River Floods as two of the most prominent of many examples — I would not wish to leave the impression that the previous structure was, in any way, broken. Instead, I would highlight that we have been enhanced with the creation of the new operational commands.

First and foremost, Canada Command is at the centre of a clear command and control chain for domestic and continental operations, flowing from the Chief of Defence Staff to myself and then to my regional joint task force commanders. Second, Canada Command has brought operational focus to military, domestic and continental issues, moving away from the corporate focus that sometimes dominated the domestic scene.

[Français]

Je me présente devant vous pour la première fois depuis que je suis en charge de Commandement Canada, le 19 mai, bien que vous ayez rencontré mon prédécesseur, le vice-amiral Forcier, peu avant sa retraite et que vous ayez déjà visité mon quartier général et mon centre de commandement.

Je voudrais profiter de cette occasion pour reconnaître la contribution du vice-amiral Forcier et de l'équipe de transition responsable de la création de Commandement Canada. Plusieurs membres de cette équipe sont restés au sein de Commandement Canada. Sous le leadership du vice-amiral Forcier, ils ont fait un excellent travail pour créer une organisation qui soit au cœur de la vision de la transformation des Forces canadiennes et de l'approche « Canada d'abord » pour la défense et la sécurité.

[Traduction]

À titre de commandant du Commandement Canada, je suis responsable d'une chaîne de commandement intégrée qui considère le Canada comme un théâtre d'opérations unique. Nous sommes mandatés pour défendre le Canada, pour travailler bilatéralement avec les États-Unis pour la défense du continent, et pour fournir le soutien militaire aux autorités civiles dans des domaines tels que la gestion des répercussions et l'aide humanitaire. En d'autres mots, nous sommes responsables de toutes les opérations militaires nationales et continentales qui sont hors de la mission binationale du NORAD.

Comme plusieurs d'entre vous le savent, avant ce poste j'étais le sous-chef d'état-major de la Défense dans la structure d'organisation précédente des Forces canadiennes et j'étais responsable de toutes les opérations de contingence nationales et internationales. Donc, selon moi, j'ai une perspective unique puisque j'ai vu les opérations depuis le quartier général stratégique de la Défense nationale et maintenant à titre de commandant opérationnel dans une structure transformée.

Étant donné que les Forces canadiennes ont toujours bien répondu à toutes les contingences nationales — je voudrais souligner la tempête de verglas et les inondations de la Rivière Rouge comme deux des exemples les plus évidents — je ne voudrais pas vous donner l'impression que la structure précédente était de quelque façon déficiente. Plutôt, je désire souligner que nous l'avons améliorée avec la création de nouveaux commandements opérationnels.

Premièrement, et point le plus important, le Commandement Canada se trouve au centre d'une chaîne de commandement et contrôle claire pour les opérations nationales et continentales, passant du chef d'état-major de la Défense à moi et ensuite à mes commandants de forces opérationnelles interarmées régionales. Deuxièmement, le Commandement Canada a amené l'orientation opérationnelle sur les enjeux militaires nationaux et continentaux, s'éloignant de l'orientation ministérielle qui dominait parfois la scène nationale.

In my view, this approach ensures that the Canadian Forces are well positioned and ready to respond to events or issues that require military support. Indeed, our aim is to ensure that the Canadian Forces are effective, relevant and responsive in a domestic environment.

Critical to our mission are relationships with our civilian partners at the federal, provincial, territorial and municipal levels. These relationships exist both formally and informally and cut across areas of such as planning, exercising, operational coordination and information exchange. The enhanced daily situation awareness that comes from these relationships clearly proves the value-added of Canada Command.

In that regard, many of you have seen firsthand the issues tracked by my Joint Command Centre 24/7 and the information that is briefed to me every day by my staff. This information is gathered from our full network of contacts. It is passed to us from the regions by my joint task forces, at the national level by entities such as the Government of Canada Operations Centre and, continentally, through our connectivity to NORAD and U.S. Northern Command.

This connectivity has paid dividends already as we have tracked forest fire data, hurricane information and other important issues, looking for early indications of potential requests for military assistance. This situational awareness, in turn, contributes to timely decision-making and effective interdepartmental coordination.

[Translation]

However, I must stress here that for much of our work domestically we are in support of the lead civilian authorities, particularly Public Safety and Emergency Preparedness Canada and the RCMP. It is my job to ensure that the Canadian Forces are well positioned to discuss issues with our counterparts and that we are ready to provide the appropriate military contribution to requests for assistance or to any coordinated Government of Canada response.

[English]

Canada Command's ability to deliver its mission is centered on four lines of operation or major thrusts: readiness, planning, operational execution and transformation. These lines form my operational vision for Canada Command, and I would like to describe each briefly.

[Translation]

In terms of readiness, I expect to continue to evolve and enhance Command and Control mechanisms, particularly through technology and the use of communications systems. We

Selon moi, cette approche assure que les Forces canadiennes sont en bonne position et prêtes à répondre aux incidents et enjeux qui exigent un soutien militaire. En fait, notre but est de nous assurer que les Forces canadiennes sont efficaces, pertinentes et souples dans l'environnement national.

Il est essentiel pour notre mission d'avoir de bonnes relations avec nos partenaires civils au niveau fédéral, provincial/territorial et municipal. Ces relations existent à la fois officiellement et officieusement et couvrent des domaines tels la planification, les exercices, la coordination opérationnelle et l'échange d'information. La connaissance de la situation quotidienne améliorée qui découle de ces relations démontre clairement la valeur ajoutée qu'apporte le Commandement Canada.

À cet égard, plusieurs d'entre vous ont vu de première main les enjeux suivis par mon centre de commandement interarmées 24 heures sur 24 et 7 jours par semaine, et l'information qui m'est apportée chaque jour par mon état-major. Cette information est rassemblée à partir d'un réseau complet de contacts; elle nous est transmise depuis les régions par mes forces opérationnelles interarmées, au niveau national par des entités tel le Centre des opérations du gouvernement du Canada et au niveau continental par notre connexion avec le NORAD et le Northern Command des États-Unis.

Cette connectivité a déjà payé des dividendes puisque nous avons suivi les données des feux de forêt, l'information sur les ouragans et d'autres enjeux importants à la recherche d'indications préliminaires de demandes potentielles d'aide militaire. Cette connaissance de la situation à son tour contribue à des prises de décisions rapides et à une coordination interministérielle efficace.

[Français]

Je dois cependant insister sur le fait que pour une grande partie de notre travail au niveau national, nous agissons en soutien aux autorités civiles responsables, en particulier la Sécurité publique et Protection civile Canada ainsi que la GRC. C'est mon travail de m'assurer que les Forces canadiennes soient en bonne position pour discuter des enjeux avec nos collègues et que nous soyons prêts à fournir une contribution militaire appropriée aux demandes d'aide ou à toute intervention coordonnée par le Gouvernement du Canada.

[Traduction]

La capacité du Commandement Canada à remplir sa mission est centrée sur quatre lignes d'opération ou poussées majeures : disponibilité opérationnelle, planification, exécution opérationnelle et transformation. Ces lignes forment ma vision opérationnelle pour le commandement et je voudrais décrire chacune brièvement.

[Français]

Au niveau de la disponibilité opérationnelle, je continuerai à faire évoluer et à améliorer les mécanismes de commandement et de contrôle, en particulier par le biais des technologies et de

will also continue to work with our civilian partners and US Northern Command in training and exercising — critical components of readiness.

For planning, my staff is working with governments departments, but also bilaterally with U.S. Northern Command, to update the many domestic and bilateral plans.

We are also involved in planning for the military contribution to many significant national events in the coming years.

[English]

In the area of operational execution, Canada Command is responsible for the full spectrum of domestic operations, with the exception of those under NORAD. On a daily and ongoing basis, the Canadian Forces conduct operations such as search and rescue, sovereignty patrols, fisheries patrols, assistance to law enforcement and others operations. Specifically, I would highlight two significant operations that took place in the North this past summer.

In August, the Canadian Forces conducted two major sovereignty operations in Canada's Western and Eastern Arctic respectively: Operation Beaufort and Operation Lancaster. These operations were part of a broader initiative to increase the presence of the Canadian Forces and to expand military operations in the Arctic. While the main purpose was to assert Canadian sovereignty, they also served to enhance military capabilities in the North and to develop additional partnerships with other relevant government departments that participated in the operation. These were two of the largest operations conducted in the Arctic in recent history, with the navy, the army and the air force participating. We expect to build on their success in the coming years.

[Translation]

Finally, I will continue to focus on the transformation or evolution of Canada Command to ensure that we are in the best position to achieve our objectives and mission. In this regard, we will support force development work that is under way at the strategic level to look at future capability requirements.

[English]

In closing, the government has emphasized in its Canada-first defence approach the importance of both the home game and the away game to the defence and security of Canada. While the mission in Afghanistan is quite rightly the main operational focus of the Canadian Forces, the message that I would like to leave you with today is that Canada Command is focused 24/7 on issues related to the defence of Canada. Thus, while it is not always evident to the general public, I can assure you there is the

l'emploi des systèmes de communication. Nous allons aussi continuer à travailler avec nos partenaires civils et le Northern Command des États-Unis pour l'entraînement et l'exercice, des composantes essentielles à la disponibilité opérationnelle.

Pour la planification, mon état-major travaille avec les autres ministères du gouvernement, mais aussi bilatéralement avec le Northern Command pour mettre à jour les nombreux plans nationaux et bilatéraux.

Nous participons à la planification de la contribution militaire, aux nombreux événements nationaux importants prévus pour les prochaines années.

[Traduction]

Dans le domaine de l'exécution opérationnelle, le Commandement Canada est responsable de toute la gamme des opérations nationales, à l'exception de celles qui incombent au NORAD. Sur une base quotidienne continue, les Forces canadiennes conduisent des opérations telle la recherche et sauvetage, les patrouilles de souveraineté, les patrouilles des pêches, l'aide aux agences de maintien de l'ordre et d'autres opérations. Plus particulièrement, je voudrais souligner deux opérations importantes qui se sont déroulées dans le Nord au cours de l'été.

En août, les Forces canadiennes ont conduit deux opérations de souveraineté majeures dans l'Arctique occidental et oriental du Canada respectivement, l'opération Beaufort et l'opération Lancaster. Ces opérations faisaient partie d'une initiative plus large visant à augmenter la présence des Forces canadiennes dans l'Arctique. Bien que leur but principal ait été d'affirmer la souveraineté canadienne, elles ont aussi servi à améliorer les capacités militaires dans le Nord et à développer un peu plus les partenariats avec d'autres ministères pertinents du gouvernement qui ont participé à ces opérations. Ce furent deux des plus importantes opérations conduites dans l'Arctique au cours de l'histoire récente avec la participation de la marine, de l'armée et de la force aérienne; nous allons bâtir sur ces succès au cours des prochaines années.

[Français]

Finalement, je voudrais concentrer mon attention sur la transformation et l'évolution du Commandement Canada pour m'assurer que nous sommes dans la meilleure position possible pour atteindre nos objectifs et accomplir notre mission. À cet égard, nous allons soutenir le travail de développement de la force qui est en cours au niveau stratégique pour examiner les besoins de capacité future.

[Traduction]

En terminant, le gouvernement a insisté dans son approche de défense du « Canada d'abord » sur l'importance du rôle national et du rôle international pour la défense et la sécurité du Canada. Bien que la mission en Afghanistan soit réellement l'orientation opérationnelle majeure des Forces canadiennes, le message que je voudrais vous laisser aujourd'hui est que le Commandement Canada est orienté 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7 sur les questions liées à la défense du Canada. Donc, bien que ce ne soit

equivalent of a significant line of operation underway on a 24/7 basis in Canada, including a dedicated command and control structure and through the execution of missions such as search and rescue and maritime air surveillance. Our mission encompasses thousands of Canadian Forces personnel across the country committed to its success.

Thank you for the opportunity to speak before the committee today. I will be pleased to respond to your questions.

Senator Meighen: You have answered one of my questions to a degree but I would like you to elaborate. Given your previous experience and without wishing you to say anything that would be contrary to the comments of the Chief of Defence Staff, why is this new structure so much better? You mentioned in your testimony that it is at the centre of a clear command and control chain.

The Chairman: The words were "new and improved."

Senator Meighen: Have you had enough experience to judge whether it is much better or more nimble? Where are you on the continuum to transform or evolve Canada Command to ensure that we are in the best position to achieve our objectives? Are you at 50 per cent, 80 per cent, 90 per cent?

LGen. Dumais: Thank you for the questions, which are very appropriate. I will begin with the middle question.

Ultimately, the value-added of Canada Command will be in the test of actual crises that we will face downstream. I always tell my staff that we will succeed because we must succeed in any operation that we undertake in the future in terms of dealing with a crisis that might arise.

Changes have occurred in the structure. The essence is that now we have formal command and control structures where there were none before. Before, the domestic structures were primarily focused on force generation. There were some residual routine operations done by the army, the air force and the navy through the environmental chiefs, but domestic operations were handled in that way. The Deputy Chief of Defence Staff waded in when we were talking about a crisis situation. Now, we have established a formal command and control chain from the Chief of Defence Staff through my position to the regional joint task forces. It is completely operationally focused. On a 24/7 basis, we have a direct downward chain of command and control, and we have a 24/7 feed of information from the bottom up about what is happening across the country. With that, we have enhanced our operational focus on domestic issues, and we have in place a clear chain for executing all domestic operations, including the routine ones that were previously done by the environmental chiefs. We have enhanced our situational awareness by having a better

pas toujours évident pour le grand public, je peux vous assurer qu'il existe l'équivalent d'une importante ligne d'opération en cours sur une base quotidienne ici au Canada, incluant une structure dédiée de commandement et de contrôle et par le biais de l'exécution de mission telle la mission de recherche et sauvetage et la surveillance maritime ou aérienne. Notre mission englobe des milliers de membres des Forces canadiennes à travers le pays travaillant en vue de son succès.

Je vous remercie de m'avoir donné l'occasion de vous adresser la parole aujourd'hui. Je serais maintenant heureux de répondre à vos questions.

Le sénateur Meighen : Vous avez dans une certaine mesure répondu à l'une de mes questions, mais j'aimerais que vous nous en disiez davantage. En vous fondant sur votre expérience et sans vouloir vous pousser à dire quelque chose qui irait à l'encontre des propos du Chef d'état-major de la Défense, pourquoi cette nouvelle structure est bien meilleure? Vous avez mentionné dans votre déclaration qu'elle se trouve au centre d'une chaîne de commandement et contrôle claire.

Le président : Les mots étaient « nouvelle et améliorée. »

Le sénateur Meighen : Avez-vous suffisamment d'expérience pour juger si elle est bien meilleure ou plus maniable? À quel degré de l'échelle vous situez-vous pour transformer ou améliorer le Commandement Canada afin de s'assurer que nous soyons le mieux placé pour réaliser nos objectifs? Vous situez-vous à 50, 80 ou 90 p. 100?

Lgén Dumais : Merci pour les questions qui sont très pertinentes. Je commencerai par répondre à la question intermédiaire.

En fin de compte, la valeur ajoutée qu'apporte le Commandement Canada sera mise à l'épreuve lors des futures crises. Je dis toujours à mon état-major que nous réussirons car nous devons réussir dans toutes les missions que nous entreprendrons pour résoudre des crises éventuelles.

Des changements ont été apportés à la structure. Le fait est que nous avons aujourd'hui des structures officielles de commandement et de contrôle où il n'y en avait pas avant. Auparavant, les structures nationales servaient principalement à la mise sur pied d'une force. L'armée, la force aérienne et la marine effectuent quelques opérations de routine restantes par l'intermédiaire des chefs des éléments, mais les opérations nationales étaient effectuées de cette façon. Le sous-chef d'état-major de la Défense participait aux discussions entourant une situation de crise. Maintenant, nous avons établi une chaîne formelle de commandement et de contrôle qui va du chef d'état-major, passe par moi et continue jusqu'aux forces opérationnelles interarmées régionales. Elle est entièrement axée sur les opérations. Du fait que cela fonctionne 24 heures sur 24 et sept jours par semaine, nous avons une chaîne de commandement et de contrôle directe descendante et l'information provenant de la base sur ce qui passe dans tout le pays est apportée 24 heures sur 24 et sept jours par semaine. Donc, nous nous sommes plus axés

collective assessment of the domestic picture, more so than we had before by a long shot.

We had relationships with other government departments before, but now we can bring renewed vigour, energy and focus to those relationships. Concurrently with the stand-up of Northern Command, we are in a position to deal with them on an equitable basis command to command. I dare say that with significant operations outside the country, notably in Afghanistan, it is good to have a separate entity to look after the domestic situation — the home front, as I say. There are many reasons why this structure has operationally enhanced the focus on domestic situations. The proof will be in any major events that happen in the future.

[Translation]

Senator Meighen: What are Canada Command's current staff levels?

LGen. Dumais: We currently have a staff of 123 out of a possible 126 employees, which is not too bad.

The other part of your question concerned the status of the transformation process. That is a difficult question to answer. As Commander of Canada Command, now that this entity has been established, I see an opportunity for the Command to get involved in a wide range of areas and issues. However, additional resources would be needed in order for that to happen.

One area that comes to mind is maritime situational awareness. This is an entirely new area for Canada Command in that in the past, it fell under the full responsibility of the Commander, Maritime Command. This is a highly complex field, one in which Canada Command will have to become more heavily involved. Greater involvement will require additional human resources, for the North as well. Some of our resources are focused on the Arctic and Canada's North, in particular the JTFC. However, I am convinced that Canada Command's profile must be further enhanced to include a northern focus.

In terms of transformation, several examples can be cited as to why Canada Command must evolve in such a way that it is better positioned to help us expand our knowledge of files and ultimately, carry out command operations in various contexts.

Senator Meighen: One of my colleagues asked for your views on protecting Canada's Arctic sovereignty. However, my question concerns local communities and the kind of liaison system you have in place.

du point de vue opérationnel sur les questions nationales et nous avons une chaîne claire pour l'accomplissement de toutes les opérations nationales, y compris les opérations de routine qui étaient auparavant effectuées par les chefs des éléments. Nous avons amélioré notre connaissance de la situation en ayant une meilleure évaluation collective de la scène nationale, bien plus que ce que nous avions auparavant.

Nous avons des relations avec d'autres ministères avant, mais aujourd'hui nous pouvons donner un coup de fouet à ces relations. Parallèlement avec la mise sur pied du Northern Command, nous sommes en position de travailler d'égal à égal, de commandement à commandement. Je dirais même qu'avec des missions importantes à l'extérieur du pays, notamment en Afghanistan, il est bon qu'une entité distincte examine la situation nationale — le front intérieur, comme je dis. Les raisons pour lesquelles cette structure a augmenté l'emphase sur la situation au pays sont multiples. Les événements majeurs qui se produiront à l'avenir nous le prouveront.

[Français]

Le sénateur Meighen : Quels sont les effectifs du Commandement Canada? Combien sont-ils?

Lgén Dumais : Nous comptons présentement 123 employés sur un effectif de 126 environ, ce qui est quand même assez bien.

L'autre partie de votre question traitait de l'endroit où nous étions rendus dans la transformation. C'est difficile à répondre. À titre de commandant du Commandement Canada, je crois que maintenant que cette entité a été créée, on peut voir toute sorte de dossiers et d'enjeux où on devrait s'impliquer comme commandement. Ceci nécessiterait des ressources additionnelles.

Je peux citer, par exemple, le domaine de connaissances situationnelles maritimes. Ce domaine sera tout nouveau pour le Commandement Canada dans le sens où, antérieurement, c'était le chef de la marine qui s'occupait entièrement de ce dossier. C'est un domaine très complexe. Maintenant, c'est un domaine où le Commandement Canada devra s'impliquer davantage. Ceci nécessitera donc des ressources humaines supplémentaires de même que pour le Nord. On a des ressources qui se concentrent sur l'Arctique et le nord de notre pays, surtout dans la force opérationnelle interarmée du Nord. Par contre, je suis convaincu que l'on doit ajouter une présence à Commandement Canada pour s'orienter vers le nord.

Dans le contexte de la transformation, plusieurs exemples démontrent que le Commandement Canada doit évoluer de façon à ce qu'il soit en meilleure position pour nous permettre d'approfondir nos connaissances dans ces dossiers et pouvoir, ultimement, exécuter des opérations de commandement dans ces contextes.

Le sénateur Meighen : Un de mes collègues vous a posé une question concernant la protection de notre souveraineté dans l'Arctique et comment vous l'entrevoyez, mais moi j'aimerais vous poser une question concernant les collectivités locales et le système de liaison que vous utilisez.

You have appointed liaison officers to deal with first responders. How does this system work? Are these officers currently on duty? Are you satisfied with the system in place?

LGen. Dumais: These initiatives were launched in association with the Army prior to the Canada Command's establishment. We believe it is extremely important to establish a rapport of this nature, not only at the provincial and regional levels, but also, as the Minister pointed out, at the community and municipal levels.

This ongoing initiative will evolve over time. A significant proportion of the Reserve Force is working on this project and has the skills for the job. Again, these numbers are set to increase. In my view, more liaison officers are needed mainly at the provincial and regional levels.

The Army has already created domestic liaison officer positions at the provincial levels because in some regions — British Columbia, Quebec and Ontario, for example — Command is responsible for one province. Elsewhere, Commands are responsible for several provinces. For instance, in Western Canada, JTF West is responsible for the three Prairie provinces; in the East, JTF Atlantic is responsible for the four Atlantic provinces.

Structures are already in place, but we need to invest more resources to ensure vigorous liaison at the provincial level so that as soon as an incident occurs, we are informed and ready to respond, together with other federal agencies, and to provide an assessment at the federal level.

You have to understand that at the local, community and municipal levels, we are not the first responders. Agencies are in place to respond at the municipal level, whereas our role is to lend support and augment staff at the provincial and federal levels, where necessary.

[English]

Senator Meighen: I am not quite clear yet on the role of these liaison officers. Are they your men and women?

LGen. Dumais: They were established by the Chief of the Land Staff, so the handover has not yet occurred. I do not have control over all the land forces in Canada. I have control over the regional joint task force commanders and the domestic ops detachments that they have set up. As I said, we need to invest in those further because they are in various states of construction. The same holds true for the liaison teams at the community level. I have not had much exposure to them.

Senator Meighen: Do they exist?

LGen. Dumais: To be honest, I could not answer that question.

Senator Meighen: Do they exist just on paper?

LGen. Dumais: It is being done at the reserve level.

Vous avez nommé des officiers de liaison pour traiter avec ces premiers intervenants. Comment cela fonctionne-t-il? Ces gens sont-ils en devoir actuellement? Êtes-vous satisfait du système?

M. Dumais : Ces initiatives ont été entreprises en relation avec la force terrestre avant de créer le Commandement Canada. Il est très important pour nous d'établir des liaisons, surtout au niveau provincial et régional et également, comme l'a indiqué le ministre, au niveau des communautés et des municipalités.

C'est un projet en cours et qui prendra du temps à évoluer. Il y a une forte proportion de la réserve de la milice affectée à ce projet et qui possède ces aptitudes. C'est encore une fois une proportion qui va en augmentant. À mon avis, c'est surtout au niveau provincial et régional que nous devons augmenter le nombre d'officiers de liaison.

L'armée de terre avait établi des postes d'officiers de liaison domestique au niveau provincial, parce qu'il y a certaines régions où le quartier général est responsable pour une province, comme par exemple en Colombie-Britannique, au Québec et en Ontario. Dans d'autres régions, les commandants sont responsables pour plusieurs provinces. Dans l'Ouest, par exemple, FOI-Ouest est responsable pour les trois provinces des Prairies ; dans l'Est, FOI-Est responsable des quatre provinces atlantiques.

Des structures sont déjà en place, mais nous devons investir davantage pour assurer une liaison robuste au niveau provincial, afin que dès qu'il y a un événement nous soyons au courant et puissions être en mesure d'agir selon l'analyse, de concert avec les autres agences fédérales et, ainsi, fournir une évaluation au niveau fédéral.

Il faut comprendre qu'aux niveaux local, communautaire et municipal, nous ne sommes pas les premiers répondants. Des agences sont là pour répondre au niveau municipal, tandis que nous sommes là pour appuyer ces ressources et augmenter les effectifs au niveau provincial et fédéral au besoin.

[Traduction]

Le sénateur Meighen : Je n'ai pas très bien saisi le rôle de ces officiers de liaison. Font-ils partie de votre personnel?

Lgén Dumais : Ils sont le fait du chef d'état-major de l'Armée de terres, le transfert n'a pas encore eu lieu. Je ne contrôle pas la force terrestre au Canada. Je contrôle les commandants des forces opérationnelles interarmées régionales et les détachements nationaux qu'ils ont formés. Comme je l'ai dit, nous devons investir davantage dans ce domaine car ils ne sont pas tous à la même étape d'avancement. Cela est également vrai pour les équipes de liaisons au niveau de la collectivité. Je n'y ai pas été très exposé.

Le sénateur Meighen : Existent-elles?

Lgén Dumais : Franchement, je ne peux pas répondre à cette question.

Le sénateur Meighen : N'existent-elles que sur le papier?

Lgén Dumais : Cela se passe au niveau de la réserve.

I know that there is liaison between various regiments and reserve units and their counterparts in towns and cities. To the extent that it has been formalized as part of the process, I have not had any visibility in that regard.

Senator Meighen: What if you or I wanted to know who is the liaison officer with Ontario?

LGen. Dumais: I can answer that quickly. With respect to Ontario, it is the Regional Joint Task Force Commander (Central), General Guy Thibault. He is the liaison officer for Canada Command in the province of Ontario.

The Chairman: I do not expect you to know the name, but is there someone who deals with Brockville?

LGen. Dumais: I could not answer that question with certainty.

The Chairman: It is not fair to expect you to respond, but could General Thibault answer with certainty?

LGen. Dumais: He would be able to find out if there is a reserve unit in that area and whether they have established a liaison.

The Chairman: Do the Brockville Rifles work for General Leslie or for you?

LGen. Dumais: They work for General Leslie, and that is what I was going to say. They are primarily part of the force generation piece right now. We are evolving the role of the reserves in a domestic response context, and that, as I said, is a work in progress. From my perspective, I am interested in having liaison officers — who report to me through the Canada Command chain of command — who are trained and who understand the issues of concern, how to resolve things locally and when it is time to raise the issues at the regional or national level.

The Chairman: Part of our remit, general, is as first responders. As we wander around the country, one of the questions we inevitably ask is: When was the last time you saw someone in uniform, and were they helpful?

Given the state of flux, is there a chart? Is there something that would lay out for us what the state of play is now and a timeline that would indicate how things will evolve? If we take the army as an example, I understand that at some point General Leslie will be responsible for force generation and equipment development, and you will be responsible for this theatre, as it were. Where is the situation at now?

LGen. Dumais: It is primarily still within Chief of the Land Staff in terms of evolving the roles for the reserves, and we are not directly involved. To date, I have not been engaged in discussions about establishing liaison officers at the community level from a Canada Command perspective.

The Chairman: That is part of the plan, is it not?

Je sais qu'il y a une liaison entre divers régiments et les unités de réserve et leurs homologues des villes. Je ne sais pas si elles font officiellement partie du processus.

Le sénateur Meighen : Que se passerait-il si vous ou moi voulions savoir qui est l'officier de liaison avec l'Ontario?

Lgén Dumais : Je peux répondre rapidement. Pour l'Ontario, c'est le général Guy Thibault, commandant de la force opérationnelle interarmées régionale (centre). Il est l'officier de liaison pour le Commandement Canada dans la province de l'Ontario.

Le président : Je n'attends pas de vous que vous connaissiez le nom, mais est-ce que quelqu'un s'occupe de Brockville?

Lgén Dumais : Je ne pourrais pas vous répondre avec certitude.

Le président : Il n'est pas juste de s'attendre à ce que vous répondiez, mais est-ce que le général Thibault pourrait répondre avec certitude?

Lgén Dumais : Il pourrait voir s'il y a une unité de réserve dans cette région et si elle a un officier de liaison.

Le président : Les Brockville Rifles sont-ils sous le commandement du général Leslie ou sous le vôtre?

Lgén Dumais : Sous celui du général Leslie, j'étais sur le point de le dire. Ils font principalement partie de la mise sur pied d'une force en ce moment même. Nous sommes en train d'améliorer le rôle des réserves dans le cadre d'une réponse à l'intérieur du pays, et cela, comme je l'ai dit, est un travail en cours. En ce qui concerne, je voudrais que les officiers de liaison — qui me présentent leurs rapports par l'intermédiaire de la chaîne de commandement de Commandement Canada — soient formés et comprennent les problèmes, sachent les résoudre localement et sachent aussi le bon moment pour soulever les questions au niveau régional ou national.

Le président : Une partie de nos attributions, général, c'est d'agir en tant que premiers intervenants. Au cours de nos déplacements dans le pays, l'une des questions que nous poseront inévitablement est : quand avez-vous vu pour la dernière fois quelqu'un en uniforme et cette rencontre a-t-elle été utile?

Étant donné les changements, avez-vous un tableau? Y a-t-il quelque chose qui nous montrerait la situation actuelle et un calendrier qui indiquerait comment les choses vont évoluer? Si nous prenons par exemple l'armée, je crois comprendre qu'à un certain moment le général Leslie devra mettre sur pied une force et mettre au point l'équipement et vous serez responsable de ce théâtre. Où en est cette situation aujourd'hui?

Lgén Dumais : La question relève encore principalement du chef d'état-major de l'Armée de terre pour ce qui est de l'établissement des rôles pour les réserves et nous ne sommes pas directement mêlés à ces questions. Jusqu'à présent, je n'ai pas participé à des discussions concernant la mise en place d'officiers de liaison au niveau de la collectivité dans la perspective du Commandement Canada.

Le président : Cela fait partie des plans, n'est-ce pas?

LGen. Dumais: Yes. However, as I said, I have not yet been engaged in such discussions. I am focused on the provincial level and ensuring that our regional joint task forces, which report to me, are resourced to be able to do their job and their liaison function.

The Chairman: Could you provide the committee with a schematic describing the state of play and the ultimate objective?

LGen. Dumais: If I were to produce a schematic, I would have to obtain it from the Chief of the Land Staff.

The Chairman: Will he also give you the ultimate objective?

LGen. Dumais: We seem to be focused on the community level right now. From Canada Command's perspective, we are all about providing the right resources, at the right place, at the right time. That does not necessarily mean having a chain of command where we respond to community-level issues in Canada Command. In most cases, we are supporting command to assist the federal government in responding to situations, and through the provincial government as well.

If a community has an issue, obviously we would want to be aware of it as soon as possible. We have enhanced situation awareness. Generally speaking, when something happens locally, we get wind of it quickly and monitor it. However, many processes occur between the time when a community has an issue or an event and us getting involved in serious planning.

First, the provincial EMO needs to become involved to assess whether the issue can be resolved provincially. If the issue cannot be resolved provincially, then normally they would engage Public Safety and Emergency Preparedness Canada to get a national assessment.

We are monitoring these things on an ongoing basis. If an event occurs at a community level involving tripwires or some of the criteria we have established for engagement of Canada Command, then we get right on it and start discussing it at the federal level.

The Chairman: What I am having difficulty with, general, is that not too many years ago we conducted a review of each community in Canada with a population over 20,000, some 92 communities. The committee concluded that these communities had different needs, concerns, assets and problems.

In order to plan to be a third-level responder, if you will, you must understand the needs of first-level responders. If you do not contemplate that in anticipation of being of assistance, problems happen in a community at the end of the day.

Lgén Dumais : Oui. Cependant, comme je l'ai dit, je n'ai pas encore participé à de telles discussions. Je me concentre sur le niveau provincial pour m'assurer que les forces opérationnelles interarmées régionales, qui relèvent de moi, ont les ressources nécessaires pour être en mesure de faire leur travail et remplir leur fonction de liaison.

Le président : Pouvez-vous donner au comité une esquisse de l'état actuel des choses et nous dire quel est l'objectif ultime?

Lgén Dumais : Si je devais présenter une esquisse, je devrais l'obtenir du chef d'état-major de l'Armée de terre.

Le président : Vous donnerait-il également l'objectif ultime?

Lgén Dumais : Nous semblons concentrés sur le niveau de la collectivité en ce moment. Du point de vue du Commandement Canada, tout est axé sur la notion de fournir les bonnes ressources, au bon endroit, au bon moment. Cela ne veut pas dire nécessairement que nous devons avoir, au sein du Commandement Canada, une chaîne de commandement par laquelle nous répondons aux problèmes qui surviennent au niveau des collectivités. Dans la plupart des cas, nous appuyons le commandement pour aider le gouvernement fédéral à répondre à des situations, et par l'intermédiaire du gouvernement provincial également.

Si une collectivité fait face à un problème, de toute évidence, nous aimerions le savoir le plus tôt possible. Nous avons alors une perception globale accrue de la situation. De façon générale, lorsque quelque chose arrive au niveau local, nous le savons rapidement et nous surveillons la situation. Toutefois, de nombreux processus interviennent entre le moment où une collectivité vit un problème ou un événement et le moment où nous entreprenons une planification sérieuse.

Premièrement, l'OMU provincial doit intervenir pour déterminer si la question peut être résolue au niveau provincial. Si la question ne peut être réglée au niveau provincial, alors, normalement, la province communique avec Sécurité publique et Protection civile Canada pour obtenir une évaluation nationale.

Nous suivons ces choses sur une base permanente. Si un événement survient au niveau d'une collectivité faisant intervenir des déclencheurs ou certains des critères que nous avons établis pour justifier l'intervention du Commandement Canada, alors nous nous mettons immédiatement à l'oeuvre et commençons à discuter de la situation au niveau fédéral.

Le président : La difficulté que j'aie, général, c'est qu'il n'y a pas si longtemps, nous avons réalisé une étude de chacune des collectivités canadienne comptant plus de 20 000 habitants, soit 92 collectivités. Le comité a conclu que ces collectivités avaient des besoins, des préoccupations, des actifs et des problèmes différents.

Pour pouvoir planifier le rôle de troisième répondant, si vous voulez, vous devez comprendre les besoins des premiers répondants. Si vous n'envisagez pas cela avant d'apporter votre aide, la collectivité finira par avoir un problème.

While PSEPC and the provinces obviously have roles that are triggered before yours, if your command does not have a good feel for what the local problem will be, you may not be a third responder.

LGen. Dumais: One of our important responsibilities is to develop capabilities useful, from a military perspective, toward contributing to any security event, crisis or natural disaster in Canada. We are evolving capabilities such as an NBC company we have in Trenton. That could be brought to bear. Similar capabilities exist in the immediate response units in the land forces.

These kinds of capabilities need to be evolved to respond to domestic crises. However, I do not see it as my responsibility to identify every community shortfall and consequently advance a military requirement to address that shortfall at the local level. Many responsibilities between the community and Canada Command fall to other levels.

The Chairman: The differences between the problems that Sarnia and London will encounter are huge, even if they are only a few hundred miles apart. If your staff is not aware of the difference in the needs of the two communities —

LGen. Dumais: I would suggest that Emergency Measures Ontario needs to be aware of the differences between those communities.

The Chairman: Absolutely; they certainly do. However, if at some point you have not taken that into account in your planning, you will be doing a lot of catch-up.

LGen. Dumais: We have significant capabilities that we can bring to bear, as we have seen in past events domestically. They can be brought to bear fairly quickly. Saying we need to be in a position to address all the gaps of all the communities across Canada is a stretch that I have difficulty understanding.

The Chairman: I picked Sarnia as an example because it is a chemical city that has unique characteristics, and it might be similar to Edmonton. I chose London because it is essentially a commercial and university town with truly unusual characteristics.

Even if you indicated you have broken it down and are prepared to deal with and have the capability to respond to X number of classes of communities in different ways, I can see the logic. I am exaggerating a bit, but the message I am hearing is that the provinces will tell us what they need, when they need it and you will be there.

Bien que, de toute évidence, SPPCC et les provinces aient des rôles qui sont déclenchés avant le vôtre, si votre commandement n'a pas une bonne idée de ce que sera le problème local, vous pourriez ne pas être un troisième répondant.

Lgén Dumais : Une de nos responsabilités importantes est de développer des capacités utiles, dans une perspective militaire, pour apporter une contribution face à n'importe quelle situation de sécurité, de crise ou de désastre naturel au Canada. Nous sommes en train de mettre en place des capacités comme la compagnie NBC à Trenton. Cette force pourrait être appelée à intervenir. Des capacités semblables existent dans les unités de réaction immédiate de l'Armée de terre.

De telles capacités pour répondre à des crises nationales doivent être élaborées. Cependant, je ne considère pas qu'il soit de ma responsabilité de déterminer chacune des lacunes des collectivités et de prévoir un besoin opérationnel pour y faire face au niveau local. Entre la collectivité, d'une part, et le Commandement Canada, d'autre part, de nombreuses responsabilités incombent à d'autres niveaux.

Le président : Les problèmes que les villes de Sarnia et de London auront à affronter sont très différents, même si ces deux villes ne sont situées qu'à quelques centaines de milles l'une de l'autre. Si votre personnel n'est pas au courant des besoins différents de ces deux collectivités...

Lgén Dumais : Je dirais qu'il incombe à Mesures d'urgence Ontario de connaître les différences entre ces collectivités.

Le président : Absolument; et c'est certainement le cas. Toutefois, si vous n'avez pas pris cela en compte à un moment donné dans votre planification, vous aurez beaucoup de rattrapage à faire.

Lgén Dumais : Nous avons des capacités importantes que nous pouvons mettre en oeuvre, comme nous avons pu le voir dans des événements antérieurs survenus au pays. Elles peuvent être mises en oeuvre assez rapidement. De dire que nous devons être en mesure de faire face à toutes les lacunes de toutes les collectivités au Canada, c'est là quelque chose que j'ai de la difficulté à comprendre.

Le président : J'ai choisi Sarnia comme exemple parce qu'il s'agit d'une ville à vocation chimique qui a des caractéristiques uniques, et sa situation pourrait s'apparenter à celle d'Edmonton. J'ai choisi London parce qu'il s'agit essentiellement d'une ville à vocation commerciale et universitaire ayant des caractéristiques vraiment inhabituelles.

Même si vous aviez indiqué que vous aviez fait une ventilation et que vous étiez prêts à intervenir et que vous aviez la capacité de répondre à un nombre X de catégories de collectivités de différentes façons, je peux comprendre. J'exagère un peu, mais le message que j'entends, c'est que les provinces nous diront de quoi elles ont besoin, quand elles en ont besoin et vous serez là.

LGen. Dumais: We are working hand-in-glove with PSEPC to identify, over time, various gaps that need to be addressed at the federal level. This is a work in progress, as I have said. I imagine that PSEPC works with their EMO counterparts and with the communities. That is the kind of layered process it must be.

As the Chief of Defence Staff has said, the time between the first responder and our response can be measured in a very short timeline if it is a serious crisis. Rest assured that if something happens we will bring out all available resources to bear on the situation, as we have done in the past.

I see part of my job as helping define the requirements that Canada Command needs to propose within the Canadian Forces to invest and enhance our ability to respond to domestic situations. You can appreciate that this is a process whereby we should not intervene directly with the community and cut through all of the emergency agencies that have those responsibilities and mandates.

The Chairman: No one was suggesting that. We are suggesting that you should be aware of it.

LGen. Dumais: We are aware of it in a general sense, but you can appreciate that to be aware community by community would require a Canada Command that is more the size of NORTHCOM in terms of numbers of personnel.

Senator Meighen: What is your biggest challenge? If you could wave a magic wand, what problem would you like to solve?

LGen. Dumais: My biggest challenge is capacity. As Canada Command stands up, matures and becomes involved in more and more issues, we have come to realize that there are many areas in which we need to be involved.

As I said, the development of capabilities in the North and Maritime Domain Awareness are very complex areas in which we are becoming involved, and there are others that need personnel to complete those jobs.

Senator Meighen: Is that related to the size of your command and the size of the Canadian Forces generally?

LGen. Dumais: The size of our area of responsibility, which is Canada and the continent, is very large. The size of our headquarters is relatively modest. People are working very hard in dealing with multiple issues.

If we are to continue down this road of transformation and have Canada Command increasingly involved in these kinds of issues, then we will need to invest additional resources.

Lgén Dumais : Nous travaillons en étroite collaboration avec SPPCC pour cerner, dans le temps, les diverses lacunes qui doivent être traitées au niveau fédéral. C'est un travail qui est en cours, comme je l'ai dit. J'imagine que SPPCC travaille avec ses contreparties provinciales, les OMU, et avec les collectivités. C'est le genre de processus à niveaux multiples qui doit être appliqué.

Comme l'a dit le chef d'état-major de la Défense, le moment entre l'intervention du premier répondant et notre intervention peut être très court s'il s'agit d'une crise sérieuse. Soyez assurés que si quelque chose survient, nous affecterons toutes les ressources disponibles pour régler la situation, comme nous l'avons fait dans le passé.

Je considère qu'une partie de mon travail est d'aider à définir les besoins que le Commandement Canada doit proposer pour investissement aux Forces canadiennes pour accroître notre capacité de réponse face à des situations internes. Vous pouvez comprendre qu'il s'agit d'un processus dans lequel nous ne devrions pas intervenir directement avec la collectivité en court-circuitant les organismes d'urgence qui ont des responsabilités et des mandats.

Le président : Personne ne vous suggère de faire cela. Nous suggérons que vous devriez être au courant de la situation.

Lgén Dumais : Nous en sommes conscients dans un sens général, mais vous pouvez comprendre que le fait d'être au courant dans le cas de chacune des collectivités exigerait un Commandement Canada dont la taille, en termes d'effectifs, se rapprocherait davantage de celle de NORTHCOM.

Le sénateur Meighen : Quel est votre plus grand défi? Si vous aviez une baguette magique, quel problème choisiriez-vous de régler?

Lgén Dumais : Mon plus grand défi est la capacité. Au fur et à mesure que le Commandement Canada se met en place, qu'il prend de la maturité et qu'il intervient dans un nombre croissant de questions, nous avons pris conscience que nous devons intervenir dans de nombreux domaines.

Comme je l'ai dit, le développement des capacités dans le Nord et la Vigilance dans le secteur maritime sont des domaines très complexes auxquels nous commençons à nous intéresser, et il y a d'autres organismes qui ont besoin de personnel pour faire leur travail.

Le sénateur Meighen : Est-ce que cette situation est liée à la taille de votre commandement ou à la taille des Forces canadiennes plus généralement?

Lgén Dumais : La taille de notre domaine de responsabilité, qui est le Canada et le continent, est très vaste. La taille de nos quartiers généraux est relativement modeste. Les gens travaillent très fort pour faire face à des questions multiples.

Si nous voulons continuer dans la voie de la transformation et faire en sorte que le Commandement Canada soit mêlé de plus en plus à ce genre de questions, nous devons alors y consacrer des ressources additionnelles.

Senator Meighen: Either we must increase the size of the Canadian Forces or you have to steal from other commands.

LGen. Dumais: That is the challenge. It is a question of priorities, efforts and challenges that we face.

Senator Atkins: With respect to the line and staff organization, you have the Chief of Defence Staff, and down the line there is you. What other generals are at your level in the overall military structure?

LGen. Dumais: Do you mean at the operational level?

Senator Atkins: Yes.

LGen. Dumais: There have been several commands created, and one was stood up in February.

Senator Atkins: There is Canada Command. Is there a European Command?

LGen. Dumais: Exactly. There is the Canadian Expeditionary Forces Command, CEFCON, headed by Lieutenant-General Gauthier. There is the Canadian Special Operations Forces Command.

Senator Atkins: Is that one domestic as well as overseas?

LGen. Dumais: That is correct.

There is Canadian Operational Support Command, CANOSCOM, which provides a headquarters structured to manage support and logistics, writ large, for domestic and international operations.

Senator Atkins: If we follow the line down, reporting to you are the regional joint task force commanders?

LGen. Dumais: That is correct.

Senator Atkins: Under your command, you have a limited number of human resources and you have to count on them.

LGen. Dumais: That is correct.

Senator Atkins: Do they head significant units?

LGen. Dumais: Yes. The regional joint task force commanders are what were the former area commanders and the two coastal commanders for the East and West Coast navies, double-hatted to do an operational function. We have invested additional personnel in their headquarters to beef them up and give them more capacity to assist us in the operational dimension of the job, in addition to their force generation responsibilities. It is our collective assessment that we need to invest in more so they can be involved in the operational piece more fully.

Senator Atkins: Where does the air force and the navy fit under those commanders?

Le sénateur Meighen : Ou bien vous devez accroître la taille des Forces canadiennes ou bien vous devez voler des ressources à d'autres commandements.

Lgén Dumais : Voilà le défi. C'est une question de priorités, d'efforts et de défis auxquels nous sommes confrontés.

Le sénateur Atkins : En ce qui concerne l'organisation hiérarchique, vous avez le Chef d'état-major de la Défense, et en dessous, il y a vous. Quels autres généraux sont à votre niveau dans la structure militaire globale?

Lgén Dumais : Voulez-vous dire au niveau opérationnel?

Le sénateur Atkins : Oui.

Lgén Dumais : Plusieurs commandements ont été créés et l'un d'eux a été créé en février.

Le sénateur Atkins : Il y a le Commandement Canada. Y a-t-il un Commandement européen?

Lgén Dumais : Oui. Il y a le Commandement de la Force expéditionnaire du Canada, COMFEC, dirigée par le lieutenant-général Gauthier. Il y a le Commandement — Forces d'opérations spéciales du Canada, COMFOSCAN.

Le sénateur Atkins : Est-ce que celui-là est actif à la fois à l'échelle nationale et à l'étranger?

Lgén Dumais : Oui.

Il y a le Commandement du soutien opérationnel du Canada, COMSOCAN, qui fournit un quartier général structuré pour gérer l'appui et la logistique, d'une manière très poussée, pour les opérations au pays et à l'étranger.

Le sénateur Atkins : Si nous suivons la hiérarchie vers le bas, les commandants des forces opérationnelles interarmées régionales se rapportent à vous?

Lgén Dumais : C'est exact.

Le sénateur Atkins : Sous votre commandement, vos ressources humaines sont limitées en nombre et vous devez vous y fier.

Lgén Dumais : C'est exact.

Le sénateur Atkins : Sont-elles à la tête d'unités de taille substantielle?

Lgén Dumais : Oui. Les commandants des forces opérationnelles interarmées régionales correspondent aux anciens commandants de secteur et aux deux commandants de commandement maritime pour les côtes Est et Ouest, qui portent deux chapeaux pour accomplir des tâches opérationnelles. Nous avons consacré du personnel additionnel à leurs quartiers généraux pour les renforcer et leur donner plus de capacité pour nous aider dans la dimension opérationnelle de notre travail, en plus de leur responsabilité en matière de constitution de la force. C'est notre évaluation collective que nous devons investir davantage pour qu'ils puissent participer au volet opérationnel d'une manière plus complète.

Le sénateur Atkins : Où est la place de l'aviation et de la marine sous ces commandants?

LGen. Dumais: They are a parallel structure, if you will. We have two main pillars in the Canadian Forces: One is force generation and the other is force employment. I believe that both are critically important to the health and operational effectiveness of the Canadian Forces.

The environmental chiefs — army, air force and navy — are responsible for generating the three environments. The commander of CEFCON for the expeditionary forces and myself, on behalf of the domestic and continental side, are responsible for the employment of those forces on the various operations.

Senator Atkins: How does the chief of the land forces fit into that equation?

LGen. Dumais: He is one of the environmental chiefs responsible for generating land-based capabilities to support either domestic operations or operations outside the country.

Senator Atkins: Take me through how this new structure would work if you had a situation such as the flood in Manitoba.

LGen. Dumais: With flooding we can get some advance warning that the water is cresting upriver so that we can prepare, but the regional joint task force commander for that region would identify that a problem was developing and we would obviously be aware of that as well.

There are two scenarios. One is that the regional joint task force commander can likely provide the necessary assistance to the province with the resources within his region. With the other scenario, if more than that is required, then Canada Command would get involved, declare it a larger operation and bring resources to bear from anywhere across the country. They could be army, navy or air force and would likely be all three. I would go to the Chief of Defence Staff and request additional resources to carry out that operation.

Senator Atkins: Would the request come from the province?

LGen. Dumais: A formal request must be made, and usually it would go from the province to PSEPC. Once it has been assessed that the operation requires the assistance of the Canadian Forces, it would then come over to our minister.

Obviously, in the intervening time informal discussions and assessments are going on so that we are prepared. By the time the minister receives his request we have prepared options for consideration by the government.

If this is a very sudden crisis and time is short, the regional task force commander has command of all the resources in his region that he can use immediately if required.

Senator Atkins: Are you dependent on those units in the region?

Lgén Dumais : Il s'agit d'une structure parallèle, si vous voulez. Nous avons deux piliers principaux dans les Forces canadiennes : la constitution de la force et l'emploi de la force. Et je crois que les deux ont une importance vitale pour la santé et l'efficacité opérationnelle des Forces canadiennes.

Les chefs d'état-major des armées — terre, air et mer — sont responsables de constituer les trois éléments. Le commandant du COMFEC, pour les forces expéditionnaires, et moi-même, pour les questions nationales et continentales, sommes responsables de l'emploi de ces forces dans diverses opérations.

Le sénateur Atkins : Où se trouve le chef de l'armée de terre dans cette équation?

Lgén Dumais : Il est l'un des chefs d'état-major des armées responsable de la constitution des capacités terrestres pour appuyer les opérations qui se déroulent au pays ou à l'étranger.

Le sénateur Atkins : Montrez-moi comment cette nouvelle structure fonctionnerait si vous deviez faire face à une situation comme les inondations au Manitoba.

Lgén Dumais : Dans le cas d'une inondation, nous pouvons savoir d'avance que le niveau de l'eau monte en amont, alors nous pouvons nous préparer, mais le commandant de la force opérationnelle interarmées de cette région prendrait acte qu'un problème est en train de se développer et, de toute évidence, nous serions également mis au courant de cette situation.

Il y a deux scénarios possibles. Le premier, c'est que le commandant de la force opérationnelle interarmées régionale peut vraisemblablement fournir l'aide nécessaire à la province avec les ressources dont il dispose dans sa région. Dans l'autre scénario, si ces ressources ne suffisaient pas, le Commandement Canada s'en mêlerait, déclarerait qu'il s'agit d'une opération plus importante et ferait intervenir des ressources en provenance de partout au pays. Il pourrait s'agir de l'armée, de la marine ou de l'aviation et, vraisemblablement, des trois. Le Chef d'état-major de la Défense serait saisi du problème et il y aurait une demande pour des ressources additionnelles pour permettre l'exécution de l'opération.

Le sénateur Atkins : Est-ce que la demande viendrait de la province?

Lgén Dumais : Une demande formelle doit être faite et, habituellement, la province s'adresse à SPPCC. Une fois qu'il a été déterminé que l'opération nécessite l'intervention des Forces canadiennes, la demande est adressée à notre ministre.

De toute évidence, dans l'intervalle, des discussions et des évaluations informelles se déroulent de sorte que nous sommes préparés. Au moment où le ministre reçoit la demande, nous avons préparé des options que le gouvernement pourra étudier.

S'il s'agit d'une crise très soudaine et que le temps presse, le commandant de la force opérationnelle interarmées régionale a l'autorité sur toutes les ressources de sa région et peut les utiliser immédiatement au besoin.

Le sénateur Atkins : Êtes-vous tributaires de ces unités présentes dans la région?

LGen. Dumais: Yes, we are dependent on any units that are not involved in the deployment to Afghanistan or other operations outside the country.

Senator Atkins: You mentioned that you are in the advanced planning stage of significant national events in the coming years. Could you give us some examples? I think I know one — the Olympics.

LGen. Dumais: That is correct. Obviously, this is an effort that has engaged the Vancouver Olympic Committee at the local level, the Province of British Columbia, and many federal departments. We have been involved from the beginning, working primarily the security portion. That is our main contribution. We have been working with the RCMP, who have the lead for security for those Olympics, and we have been working with them defining the Canadian Forces' role in that important activity. That effort has been ongoing.

Senator Atkins: Are you satisfied you have the resources and the instruments to deal with a major event?

LGen. Dumais: I would say so. We have not fleshed out the full contribution of the Canadian Forces. However, we have been involved in previous Olympic efforts and they have gone well. We have unique capabilities we can bring to bear to assist with security, as well as some key logistical dimensions. We will be prepared to do that. There is no question about that.

Senator Atkins: Can you tell me of other significant events you are planning?

LGen. Dumais: There are several events in 2007. The NATO Military Committee, chaired by General Henault, is coming to Canada. This is an important event that we will be coordinating.

Senator Atkins: Where will that take place?

LGen. Dumais: It is supposed to take place in Victoria.

There are the Winter Games in Whitehorse in 2007 to which we will be contributing. The year 2008 it is a big year for Quebec, with the four hundredth anniversary, the papal visit and the Francophonie Summit.

As well, we are contributing to government departments that have the lead for these other events coming up on the horizon.

Senator Atkins: Recently, a Russian airplane flew over the Arctic. Did your organization have any involvement in that event?

LGen. Dumais: Are you referring to the NORAD event?

Senator Atkins: Yes.

LGen. Dumais: NORAD is outside the chain of Canada Command because it is a unique binational command and control structure. We are aware of what is going on but those resources do not come under our command.

Lgén Dumais : Oui, nous sommes tributaires de toute unité qui ne participe pas au déploiement en Afghanistan ou à une autre opération à l'étranger.

Le sénateur Atkins : Vous avez dit que vous étiez rendu au stade de planification avancée pour des événements d'importance nationale qui auront lieu dans les années à venir. Pouvez-vous nous donner des exemples? Je pense en connaîtra un — les Jeux olympiques.

Lgén Dumais : C'est exact. De toute évidence, il s'agit d'un effort qui a mobilisé le Comité olympique de Vancouver au niveau local, la province de la Colombie-Britannique et de nombreux ministères fédéraux. Nous avons commencé à participer dès le début, travaillant principalement sur le volet sécurité. C'est là notre principale contribution. Nous travaillons avec la GRC, qui est responsable de la sécurité des Jeux, et nous avons travaillé avec elle pour définir le rôle des Forces canadiennes dans le cadre de cette activité importante. Ce travail se poursuit.

Le sénateur Atkins : Pensez-vous avoir les ressources et les outils nécessaires pour faire face à un événement majeur?

Lgén Dumais : Je le pense, oui. Nous n'avons pas défini en détail toute la contribution des Forces canadiennes. Cependant, nous avons déjà participé dans le passé à des opérations liées au Jeux olympiques et cela s'est bien déroulé. Nous avons des capacités uniques qui peuvent être employées pour appuyer la sécurité, et il y a certains aspects logistiques clés. Nous serons prêts à le faire. Il n'y a aucun doute là-dessus.

Le sénateur Atkins : Pouvez-vous me dire quels autres événements d'importance vous êtes en train de planifier?

Lgén Dumais : Il y a plusieurs événements prévus en 2007. Le Comité militaire de l'OTAN, présidé par le général Hénault, viendra au Canada. Il s'agit d'un événement important que nous allons coordonner.

Le sénateur Atkins : Où cela aura-t-il lieu?

Lgén Dumais : Cela devrait avoir lieu à Victoria.

Nous allons collaborer aux Jeux d'hiver de Whitehorse en 2007. L'année 2008 sera une année importante pour la ville de Québec qui fêtera son 400^e anniversaire de fondation, et qui accueillera le pape et le Sommet de la Francophonie.

De plus, nous apportons notre aide aux ministères du gouvernement qui jouent le rôle d'organisme responsable pour ces événements et d'autres qui se profilent à l'horizon.

Le sénateur Atkins : Récemment, un avion russe a survolé l'Arctique. Est-ce que votre commandement a participé d'une manière quelconque à cet événement?

Lgén Dumais : Faites-vous allusion à l'événement du NORAD?

Le sénateur Atkins : Oui.

Lgén Dumais : NORAD se trouve en dehors de la chaîne de responsabilité du Commandement Canada parce qu'il s'agit d'une structure de commandement et de contrôle binationale unique. Nous sommes conscients de ce qui se passe, mais ces ressources ne relèvent pas de notre commandement.

The Chairman: That is an interesting comment, General Dumais, inasmuch as your counterpart in the United States is double-hatted; he deals with both of those. Is that correct?

LGen. Dumais: That is correct.

The Chairman: Is there a logic in there that I am missing?

LGen. Dumais: No. NORAD is a binational entity. It has its own structure. It is a unique command that is neither Canadian nor American but both, as I am sure you appreciate. The commander of NORAD reports to both the Secretary of Defence and the Chief of Defence Staff.

The Chairman: I understand that.

LGen. Dumais: NORTHCOM and Canada Command are uniquely national entities, so there is some value in separating the two.

The Chairman: I understand that as well. If an individual on the other side of the border has a similar command to yours and also has NORAD, yet you are on this side of the border and have just Canada Command, he connects with you and with Winnipeg; is that right?

LGen. Dumais: That is correct. Wearing his Canadian NORAD region hat, General Bouchard reports to Admiral Keating as commander of NORAD. In my position as Commander of Canada Command, I am the counterpart to Admiral Keating wearing his NORTHCOM hat.

Senator Moore: There is a story reported in today's *Ottawa Citizen* with regard to two high-tech radar installations in Newfoundland working for 10 years. I understand that Canada spent \$39 million building those systems. They can monitor ships 370 kilometres off our coast. We set aside another \$43 million to develop five other sites on the East and West Coasts, but because of a recent complaint the whole system was shut down.

The installations have been working for 10 years. Everything was fine. One single complaint shuts it down and stops the investment. Was that a complaint from a civilian source or another nation? I guess there are international rules that govern frequencies and their use. What can you tell us about that situation?

LGen. Dumais: I cannot tell you very much because I am not involved in that program, and neither is my command. This is a program sponsored by the Chief of the Maritime Staff, the navy side. Increasingly, as Canada Command stands up and becomes involved in Maritime Domain Awareness, we will have an interest in the sensors that will contribute to that awareness, of which high frequency surface radar is one.

Le président : Il s'agit d'une observation intéressante, général Dumais, dans la mesure où votre homologue américain porte les deux chapeaux; il s'occupe des deux. Est-ce exact?

Lgén Dumais : C'est exact.

Le président : Ya-t-il quelque chose dans cette logique qui m'échappe?

Lgén Dumais : Non. NORAD est une entité binationale. Elle possède sa propre structure. C'est un commandement unique qui n'est ni canadien et américain, mais les deux, comme vous le comprenez, j'en suis sûr. Le commandement du NORAD se rapporte à la fois au Secrétaire de la Défense et au Chef d'état-major de la Défense.

Le président : Je comprends cela.

Lgén Dumais : NORTHCOM et le Commandement Canada sont des entités uniquement nationales, alors il a une certaine valeur à séparer les deux.

Le président : Je comprends cela également. Si une personne de l'autre côté de la frontière a un commandement semblable au vôtre et qu'il commande également NORAD, alors que vous êtes de ce côté-ci de la frontière et que vous ne commandez que le Commandement Canada, il est en rapport avec vous et avec Winnipeg; est-ce exact?

Lgén Dumais : C'est exact. Portant son chapeau de la région canadienne du NORAD, le général Bouchard se rapporte à l'amiral Keating à titre de commandant du NORAD. Dans mon poste de commandant du Commandement Canada, je suis l'homologue de l'amiral Keating lorsqu'il porte son chapeau de commandant du NORTHCOM.

Le sénateur Moore : J'ai lu un article, dans l'*Ottawa Citizen* d'aujourd'hui, au sujet de deux installations de radar de pointe à Terre-Neuve, exploitées depuis dix ans. À ce que j'ai compris, le Canada a dépensé 39 millions de dollars pour la construction de ces systèmes. Ils peuvent repérer des navires à 370 kilomètres de nos côtes. Nous avons réservé un autre montant de 43 millions de dollars pour la création de cinq autres sites sur les côtes Est et Ouest, mais à cause d'une plainte récente, tout le système a été fermé.

Ces installations existent depuis dix ans. Tout allait bien. Une seule plainte a suffi pour tout arrêter, y compris l'investissement. Est-ce que cette plainte émanait d'une source civile, ou d'un autre pays? Je suppose qu'il y a des règlements internationaux qui régissent les fréquences et leur utilisation. Que pouvez-vous nous dire au sujet de cette situation?

Lgén Dumais : Je ne peux pas vous en dire grand-chose, parce que je ne participe pas à ce programme, ni mon commandement. C'est un programme parrainé par le Chef d'état-major de la Force maritime, la Marine. De plus en plus, au fur et à mesure que Commandement Canada s'impliquera dans la vigilance dans le secteur maritime, nous allons nous intéresser aux détecteurs qui contribueront à cette vigilance, dont le radar haute fréquence à ondes de surface est une composante.

We were not involved in managing that program or the decision process. Basically, all I know is what I have read in the paper.

Senator Moore: Canada Command is new, just having stood up this February officially.

LGen. Dumais: I would hate to venture into a discussion of that area because it is not my area of expertise. Others at National Defence Headquarters would be in a better position to answer the specific legalities of that program.

Senator Moore: You referred to your areas of readiness and planning. It would seem to me that when you are talking about our country, the continent and surveillance of the coasts, that would be an important asset for you.

LGen. Dumais: An awareness of what is happening off the coast is very important. The value of each sensor contributes to that awareness. However, I cannot comment on whether the HF surface wave radar was making a contribution or the extent of that contribution because that is handled at the coal face over at the Marine Security Operations Centres, or MSOCs, in this case on the East Coast.

Senator Moore: Is that not something you would look into or want to pursue in view of your overall command?

LGen. Dumais: As of February, yes, that is correct.

Senator Moore: Does the navy feed into your needs? Intelligence is primary.

LGen. Dumais: Absolutely.

Senator Moore: Would you be pursuing that?

LGen. Dumais: I did not say I would be pursuing HF.

Senator Moore: What did you say you would do?

LGen. Dumais: I said that we intend to become increasingly involved in Maritime Domain Awareness. We need to ensure that we are involved in the force development of capabilities downstream, whether it be manned aircraft, UAVs or aerostat balloons or the follow-on technology from HF surface wave radar. Whatever sensors we feel we need to tribute to Maritime Domain Awareness, we need to have an increasing say in that whole process.

Senator Moore: Given that these two radar stations were working, proven assets, why would they be shut down following one complaint over the course of 10 years?

LGen. Dumais: I suspect there is more to it than that.

Senator Moore: There may be, but if I were sitting in your shoes, I would want to know what happened and how we move the ball forward to ensure that such a complaint does not happen again.

Nous n'avons pas participé à la gestion de ce programme, ni au processus décisionnel. En fait, tout ce que j'en sais, je l'ai lu dans les journaux.

Le sénateur Moore : Commandement Canada est un tout nouvel organisme, puisqu'il n'existe officiellement que depuis février.

Lgén Dumais : Je ne voudrais pas m'aventurer dans une discussion sur le sujet, parce que ce n'est pas mon domaine d'expertise. D'autres du Quartier général de la Défense nationale seraient mieux placés que moi pour répondre aux questions sur les aspects juridiques précis de ce programme.

Le sénateur Moore : Vous avez parlé de vos fonctions, soit la disponibilité opérationnelle et la planification. Il me semble que quand on parle de notre pays, de continent et de surveillance des côtes, ce serait un atout important pour vous.

Lgén Dumais : Il est effectivement très important de savoir ce qui se passe au large de nos côtes. Les données qu'enregistre chaque capteur contribuent à cette vigilance. Cependant, je ne peux pas dire si le radar de haute fréquence à ondes de surface y faisait une contribution, ou la mesure cette contribution, parce que c'est principalement la responsabilité du Centre des opérations de la sûreté maritime, le COSM, dans ce cas, sur la côte Est.

Le sénateur Moore : N'est-ce pas quelque chose qui vous intéresserait, que vous voudriez approfondir, dans le contexte de votre commandement général?

Lgén Dumais : Depuis février, oui.

Le sénateur Moore : La Marine répond-elle à vos besoins? Le renseignement est primordial.

Lgén Dumais : Absolument.

Le sénateur Moore : Est-ce que vous vous y intéresseriez?

Lgén Dumais : Je n'ai pas dit que je m'intéresserais à la haute fréquence.

Le sénateur Moore : Qu'avez-vous dit que vous feriez?

Lgén Dumais : J'ai dit que nous avions l'intention de participer de plus en plus à la vigilance dans le domaine maritime. Nous devons nous assurer de contribuer à la constitution de capacité en aval, que ce soit par des aéronefs avec ou sans pilote, ou des aérostats, ou la technologie de remplacement du radar haute fréquence à ondes de surface. Quels que soient les capteurs dont il faut nous équiper pour contribuer à la vigilance dans domaine maritime, il nous faut avoir plus voix au chapitre dans tout le processus.

Le sénateur Moore : Puisque ces deux stations radar étaient fonctionnelles, des atouts éprouvés, pourquoi une seule plainte sur dix ans a-t-elle suffi à les faire fermer?

Lgén Dumais : Je soupçonne qu'il a fallu plus que cela.

Le sénateur Moore : Peut-être, mais si nous étions à votre place, j'aimerais savoir ce qui est arrivé et comment faire avancer les choses pour nous assurer qu'il n'y ait plus aucune autre plainte du genre.

LGen. Dumais: I am aware there were circumstances that led to that decision, but that is totally outside of my sphere of control the way this has been structured. There are legacy issues here.

Senator Moore: From the pre-CANCOM days.

LGen. Dumais: That is correct. The whole way of managing these programs was done in another context. As Canada Command evolves and matures, we get a sense that we must increasingly be involved in force development and in the evolution of these kinds of capabilities, which will require structural changes in how things are managed at National Defence Headquarters.

Senator Moore: In this case, when Commander Stephen Peters of the navy on the East Coast found out about this, would he have let you know?

LGen. Dumais: No, he did not at the time.

Senator Moore: You would not have known any more quickly than any of us having read about it?

LGen. Dumais: As I say, most of what I know comes from reading the papers.

Senator Moore: I think that is something we should overcome. It is important for you and for him in your coordinated efforts on behalf of all of us.

LGen. Dumais: I concur. That is the whole point of the transformation thrust in terms of our lines of operation.

Senator Moore: Good luck with it, and I mean that.

Senator Campbell: We would have to call another witness to find out why these installations were shut down. Is it incorrect that it was one complaint that shut down these two radar installations?

LGen. Dumais: I cannot say with certainty. That seems to be the case, but I do not know.

Senator Campbell: Will this fall under your bailiwick eventually?

LGen. Dumais: Maritime Domain Awareness is essentially meant to provide situational awareness of the coasts, and that is going to be our business. We are the ones who will need to know what is happening off the coasts and to assess the kind of response we will need to make.

Senator Campbell: Is it correct to say that somewhere down the road you will take over these installations?

LGen. Dumais: We will not necessarily take control of the installations.

Senator Campbell: Will you be responsible for them?

Lgén Dumais : Je sais qu'il y avait eu des circonstances qui ont mené à cette décision, mais c'est tout à fait en dehors de ma sphère de contrôle. Il y a des problèmes dont nous avons hérités.

Le sénateur Moore : De la période qui antérieure à Commandement Canada.

Lgén Dumais : C'est bien cela. Toute la méthode de gestion de ces programmes a été établie dans un autre contexte. Au fur et à mesure que Commandement Canada s'affirme et prend de la maturité, nous ressentons la nécessité de contribuer à la constitution de la force et à l'évolution de ce genre de capacités, qui exigeront des changements structurels dans les méthodes de gestion au Quartier général de la Défense nationale.

Le sénateur Moore : Dans ce cas, quand le commandant Stephen Peters de la Marine de la côte Est l'a appris, est-ce qu'il vous l'a dit?

Lgén Dumais : Pas à ce moment-là.

Le sénateur Moore : Est-ce que vous n'avez pas connu la situation avant que la plupart d'entre nous la lise dans les journaux?

Lgén Dumais : Comme je l'ai dit, la plus grande partie de ce que je sais, je le tiens des journaux.

Le sénateur Moore : Je pense que nous devrions trouver le moyen d'éviter cela. C'est important pour vous et pour lui, dans vos efforts concertés pour notre compte collectif.

Lgén Dumais : Je suis d'accord. C'est exactement l'objet de la démarche de transformation, en ce qui concerne nos lignes d'opération.

Le sénateur Moore : Je vous souhaite bonne chance, et c'est sincère.

Le sénateur Campbell : Nous devrions convoquer un autre témoin pour savoir pourquoi ces installations ont été fermées. N'est-il pas vrai que c'est une plainte qui a mené à la fermeture de ces deux installations de radar?

Lgén Dumais : Je ne peux pas le dire avec certitude. Cela semble être le cas, mais je ne sais pas.

Le sénateur Campbell : Est-ce que sera de votre ressort un jour?

Lgén Dumais : La vigilance dans le domaine maritime, c'est surtout pour connaître la situation au large des côtes, et ce sera de notre ressort. Nous devons savoir ce qui se passera au long des côtes, et évaluer le genre de mesures qu'il faudra prendre.

Le sénateur Campbell : Peut-on se dire sans se tromper qu'à un moment donné, c'est vous qui allez prendre le contrôle de ces installations?

Lgén Dumais : Nous n'allons pas nécessairement prendre le contrôle des installations.

Le sénateur Campbell : Est-ce que vous en serez responsables?

LGen. Dumais: Perhaps not even that because that is in the realm of force generation. The technicians who work on those installation and the expertise to maintain them would not be a Canada Command responsibility any more than I will not be involved in the maintenance of aircraft or the training of soldiers in Canada.

The Chairman: The rear-admiral who owns them also reports to you in a different capacity.

LGen. Dumais: I am not even sure of that. I do not believe so.

Senator Campbell: I am not suggesting that you are going out and training the airmen or training the technicians. I am suggesting that these are critical installations for the country; correct?

LGen. Dumais: A risk assessment was done, and the sense was that there was not value in continuing to invest in them. That is the sense I get.

Senator Campbell: Is that because of one complaint?

LGen. Dumais: I assume there is more to it than that, and I do not want to venture into any of that.

Senator Campbell: With all due respect, Mr. Chairman, this is an area we should look at. If we shut down these operations and in the process toss \$38 million out the door over 10 years, we should get in touch with whomever is in charge of that so we can figure out what is going on.

Senator Banks: The person riding on the subway to work in Edmonton, where I live, would have a terrible time understanding how this all works. We ask questions for a living. Maybe I am just being dense, but I am having a terrible time understanding how this all really works.

One of our concerns regarding national security and defence is to remove the existence of silos. It is a terrible analogy, but we all know how frustrating it is to be in a restaurant when you request something and the guy says this is not his station.

We have a tiny armed force in Canada by comparison with any other country; by any comparison it is small. We have two maritime commands, the head of the land services, the head of the army, the head of the air force, the head of the navy. We have five separate commands, as you have just described and named them, of which yours is one. You have said that you do not command all of the land forces. CANCOM treats Canada as a theatre of operation and is headed by you, but you said that you do not command all the land forces in CANCOM. If that guy riding to work on the subway in Edmonton was an MBA, he would be in a panic about this because it sounds on the face of it to be a Rube Goldberg model of how not to manage anything because, with respect, no one is in charge except maybe General Hillier. I am not even sure about that.

Lgén Dumais : Peut-être même pas, parce que c'est du domaine de la constitution de la force. Les techniciens qui travaillent à ces installations et l'expertise pour les exploiter ne seraient pas plus la responsabilité de Commandement Canada que je ne participerai à l'entretien des aéronefs ou à la formation des soldats du Canada.

Le président : Le contre-amiral qui en est responsable relève aussi de vous dans une autre capacité.

Lgén Dumais : Je n'en suis même pas sûr. Je ne crois pas.

Le sénateur Campbell : Je ne cherche pas à dire que vous allez assurer la formation des pilotes ou des techniciens. Ce que je veux dire, c'est que ce sont les installations essentielles pour le pays, n'est-ce pas?

Lgén Dumais : Une évaluation des risques a été faite, qui a mené à la conclusion qu'il ne valait pas la peine de continuer d'investir en elles. C'est l'impression que j'en ai eu.

Le sénateur Campbell : Est-ce à cause d'une seule plainte?

Lgén Dumais : Je présume que c'est plus que cela, mais je ne voudrais pas m'aventurer dans des suppositions.

Le sénateur Campbell : Avec tout le respect que je vous dois, monsieur le président, c'est une question sur laquelle nous devrions nous pencher. Si nous fermons ces installations et, ce faisant, nous jetons par la fenêtre 38 millions de dollars investis en dix ans, nous devrions communiquer avec quiconque en est responsable pour savoir ce qui s'est passé.

Le sénateur Banks : Monsieur tout-le-monde qui prend le métro pour aller au travail à Edmonton, où je vis, aurait bien du mal à comprendre toute cette mécanique. Nous posons des questions, c'est ce dont nous vivons. Peut-être suis-je borné, mais j'ai bien du mal à comprendre le fonctionnement de toute cette mécanique.

L'un de nos objectifs, en rapport avec la sécurité et la défense nationales, est d'éliminer le cloisonnement. Ce n'est pas une très bonne analogie, mais nous savons tous combien il est frustrant, quand on est dans un restaurant et qu'on demande quelque chose, de se faire répondre par le serveur qu'il n'est pas notre serveur attrité.

Nos forces armées sont très modestes, au Canada, comparativement à tout autre pays; qu'on les compare à n'importe quelle autre, elles sont modestes. Nous avons deux commandements maritimes, le chef des services terrestres, le chef de l'armée, le chef de la force aérienne, le chef de la marine. Nous avons cinq commandements distincts, que vous venez de décrire et de nommer, dont le vôtre. Vous dites ne pas commander toutes les forces terrestres. COMCAN considère le Canada comme un théâtre d'opérations et c'est vous qui dirigez, mais vous avez dit que Commandement Canada ne commande pas toutes les forces terrestres. Si ce M. tout-le-monde, dans le métro, qui se rend au travail à Edmonton, a un MBA, cela le ferait paniquer, parce qu'on dirait, à première vue, un casse-tête du genre Rube Goldberg comme mode de gestion parce que, avec tout le respect que je vous dois, personne n'est responsable, sauf peut-être le général Hillier. Ce serait même à vérifier.

If you were the King and could set things up differently, would you not have a different organizational tree? Would some branches reach across the whole board? I do not know what Carl von Clausewitz would say about a border that is 7,000 kilometres as long being one theatre of operations. However, if you were commanding something called Canada Command, would you not want to be able to command all of the forces in Canada when an event such as you describe occurs, for which you are ultimately responsible, including the air force? I guess it is almost a rhetorical question.

LGen. Dumais: I am prepared to answer it.

Senator Banks: Please.

LGen. Dumais: First, I have to apologize. Obviously, if you do not understand the structures, then I have not explained them properly.

Senator Banks: No, I am sorry. I am not suggesting that you have not described them properly, but so have others in other commands. Sometimes they do not bump into each other effectively or seem to be synergistic. I was not criticizing your explanation at all.

LGen. Dumais: I will add to that and maybe bring a little clarity. It might appear like a bit of a Rube Goldberg puzzle, but it is not. It is just acknowledging, as I say, the two pillars of running the Canadian Forces, a complex organization. There is the force generation piece and the force employment piece.

Make no mistake: If there is an operation in Canada, the Chief of Defence Staff is obviously accountable and responsible, but so am I as Commander of Canada Command. All the army, air force and navy assets that are assigned to that operation will come under my command. That is very clear.

I do not have access to nor do I command all those forces on a daily basis, because many of those forces are busy training and getting ready either for potential deployment to Afghanistan or another international mission, or perhaps they are just training to be at high readiness for a domestic situation, such as search and rescue or NORAD forces. I do not need to command them while they do that kind of force generation activity. In fact, I do not want to command them while they are doing that. Those are very complex undertakings, and I would have to assume the personnel and the mandates of the army, air force and navy — some elements of them — if I were to get into that business.

Senator Banks: I understand your point perfectly. However, if there is an earthquake in Vancouver tomorrow afternoon and you need the services and people of the 1 Canadian Mechanized Brigade Group, can you send them there?

Si vous étiez le Roi et pouviez organiser les choses différemment, est-ce que votre structure hiérarchique ne serait pas différente? Est-ce que vous auriez des branches qui s'étendraient sur tout l'ensemble? Je ne sais pas ce que Carl von Clausewitz penserait d'une frontière qui fait 7 000 kilomètres de long et qui ne forme qu'un seul théâtre d'opérations. Toutefois, si vous commandiez quelque chose qui s'appelle Commandement Canada, est-ce que vous ne voudriez pas pouvoir commander toutes les forces du Canada quand une situation comme celle que vous avez décrite survient, pour laquelle vous êtes, en fin de compte, la solution, y compris avec la force aérienne? Je suppose que ce n'est qu'une question de pure forme.

Lgén Dumais : Je suis prêt à y répondre.

Le sénateur Banks : Je vous en prie.

Lgén Dumais : Tout d'abord, je dois vous présenter mes excuses. De toute évidence, si vous n'avez pas saisi la structure, c'est que je ne l'ai pas bien expliquée.

Le sénateur Banks : Non, c'est moi qui vous fais mes excuses. Je ne voudrais pas donner l'impression que vous ne les avez pas bien décrites, mais d'autres l'ont fait aussi, d'autres commandements. Il arrive qu'ils ne se croisent pas efficacement, ou qu'ils ne semblent pas y avoir de synergie entre eux. Je ne critiquais pas du tout votre explication.

Lgén Dumais : J'aimerais ajouter quelque chose qui pourrait éclairer le tableau. Peut-être avez-vous une impression de cassette de Rube Goldberg, mais ce n'est pas le cas. Ce n'est que reconnaître, comme je le disais, les deux piliers des Forces canadiennes, une organisation complexe. Il y a l'élément de la constitution des forces, et celui de l'emploi des forces.

Soyez sans crainte, s'il y a une opération au Canada, le Chef d'état major de la Défense a manifestement ses responsabilités et doit rendre compte de ses actions, mais moi aussi, en ma qualité de commandant de Commandement Canada. Tous les éléments de la force terrestre, de la force aérienne et de la force maritime assignés à cette opération seraient sous mon commandement. C'est très clair.

Je n'ai pas accès à ces forces et je ne les commande pas au quotidien, parce qu'elles sont en grande partie occupées à s'entraîner et à se préparer pour un déploiement potentiel en Afghanistan ou à une autre mission internationale, ou peut-être s'entraînent-elles pour être fin prêtes à réagir à une situation qui pourrait survenir au pays, comme les forces de recherche et de sauvetage, ou de NORAD. Je n'ai pas besoin de les commander dans le cadre de ce genre d'activités de constitution de la force. De fait, je ne veux pas les commander quand elles font cela. Ce sont des démarches très complexes, et il faudrait que je prenne en charge le personnel et les mandats de l'armée de terre, des forces aériennes et de la marine — du moins de certains de leurs éléments — si je devais m'occuper de ces choses.

Le sénateur Banks : Je comprends tout à fait ce que vous dites. Cependant, s'il y avait un tremblement de terre à Vancouver demain après-midi et que vous aviez besoin de services et des membres du premier Groupe-brigade mécanisé du Canada, pourriez-vous les y envoyer?

LGen. Dumais: If there is a serious crises of that nature, the regional joint task force commander for the Pacific has the authority to command all the available military resources to respond to that event without asking anyone.

Senator Banks: Without asking you?

LGen. Dumais: That is right. You have painted a worst-case scenario with the example of an earthquake. For most scenarios — even, for example, a serious flood like the one in Winnipeg — we have several days of warning. We can see this coming toward our country, so we have time to staff it, to assess it, to provide options, to preposition forces in the way we do best. In case of a Winnipeg flood, the joint task force western area would likely be the joint task force commander, and all the army, air force and navy assets that would be put at his disposal would come under his command and then ultimately under my command. The responsibilities are very clear for specific scenarios.

Senator Banks: The spaghetti bowl would be solved in any event.

LGen. Dumais: All the spaghetti noodles would be lined up nice and straight.

Senator Banks: I sure hope so.

I will revert to a question the chair referred to about the double-hatting with NORTHCOM counterparts and Canada Command. Would you please describe the relationship between NORTHCOM, which is the United States military command that looks after North America, and your command? Is there a working relationship? Is it an ongoing daily relationship with liaisons in your respective headquarters? Do you conduct exercises together? Do you work together in the event of a crisis where we need to go across the border to help the Americans or they need to come here to help us?

LGen. Dumais: Very much so. In fact, we have liaison officers in their headquarters and they have one in ours. I have met Admiral Keating on several occasions and we know each other fairly well. Our staffs are in contact daily, if not several times a day. We are working together on bilateral plans; a combined defence plan in a civil assistance plan, where we are working out the particulars of how one nation's military could assist another nation's military in responding to a domestic situation.

We exercise together on a regular basis. We had a major exercise called Ardent Sentry, and it was sponsored by NORTHCOM. There was one earlier this year, and we are doing one again in April of next year.

Senator Banks: Are these table-top exercises, or do they involve real people?

Lgén Dumais : S'il y avait une crise grave de cette nature, le commandant des Forces opérationnelles interarmées régionales du Pacifique a autorité pour commander toutes les ressources militaires disponibles pour intervenir dans cette situation sans avoir à demander de permission.

Le sénateur Banks : Sans vous la demander?

Lgén Dumais : C'est cela. Vous décrivez le pire scénario possible, avec cet exemple de tremblement de terre. Pour la plupart des scénarios — même, par exemple, une grave inondation, comme celle de Winnipeg — nous avons plusieurs jours d'avertissement. On peut voir venir les choses, alors on a le temps d'y affecter le personnel, de peser la situation, de prévoir des solutions, de positionner les forces de façon préventive, ce à quoi nous sommes passés maîtres. Dans le cas de l'inondation de Winnipeg, la force opérationnelles interarmées de l'Ouest serait probablement composée du commandant de la force interarmées et de toutes les ressources des forces terrestre, aérienne et maritime pouvant être mises à sa disposition et sous son commandement et, au bout du compte, sous mon commandement. Les responsabilités sont très clairement établies pour des scénarios particuliers.

Le sénateur Banks : Le casse-tête du spaghetti finirait par être résolu.

Lgén Dumais : Toutes les nouilles seraient bien alignées, côte-à-côte et au garde-à-vous.

Le sénateur Banks : Je l'espère, en tout cas.

Je vais revenir à la question dont a parlé le président, à propos des doubles fonctions avec les homologues de NORTHCOM et Commandement Canada. Est-ce que vous pourriez décrire la relation entre NORTHCOM, qui est le commandement militaire des États-Unis qui veille sur l'Amérique du Nord, et votre commandement? Y entretenez-vous une relation de travail? Y a-t-il des rapports continus au quotidien, avec des liaisons dans vos quartiers généraux respectifs? Est-ce que vous faites des exercices ensemble? Est-ce que vous collaboreriez s'il survenait une crise qui nous obligerait à traverser la frontière pour aider les Américains, ou s'ils devaient venir ici pour nous aider?

Tout à fait. D'ailleurs, nous avons des agents de liaison à leur quartier général, et ils en ont un dans le nôtre. J'ai rencontré l'amiral Keating à plusieurs occasions, et nous nous connaissons assez bien. Nos collaborateurs respectifs communiquent quotidiennement, si ce n'est plusieurs fois par jour. Nous dressons ensemble des plans bilatéraux; un plan de défense mixte dans le cadre d'un plan de protection civile, dont nous précisons les détails sur la manière dont l'armée d'un pays peut aider celle de l'autre pays à réagir à une situation qui survient dans l'un ou l'autre pays.

Nous faisons régulièrement des exercices ensemble. L'un d'eux, de grande envergure, appelé Ardent Sentry, a eu lieu sous le parrainage de NORTHCOM. Il y en a eu un plus tôt cette année, et un autre doit avoir lieu en avril l'année prochaine.

Le sénateur Banks : Est-ce que ce sont des exercices de simulation en salle de conférence, ou est-ce avec des gens en chair et en os?

LGen. Dumais: No, they are more than just table-top exercises. Some units deploy, and the intent is to exercise the whole chain of command and hopefully bring in the other government departments as well.

The Chairman: How much have you budgeted a year for actual exercises? Last year OCIPEP budgeted \$4 million, which struck us as being a remarkably low amount for a country to be spending on exercises.

LGen. Dumais: I could not give you a figure. We can get that for you without a problem. We provide limited funding inside Canada Command. The regions have a certain amount of funding, and the Deputy Chief of Defence Staff has a pot of funding for joint exercises, and that contributes to those activities.

The Chairman: The committee has expressed the view a number of times that if we do not see exercises happening with real people running around simulating actual events, the bottom line is that we do not think people will be ready. We do not see very much of that happening.

LGen. Dumais: For example, earlier I cited two exercises we have done up North. One is the Lancaster exercise. We call it an operation, but there is an exercise element to it. That involved deploying over 450 people up North, which was a massive undertaking. The exercise was very successful in achieving its overall strategic objectives. There are always lessons learned.

The Chairman: Are you satisfied with the level of exercises?

LGen. Dumais: No, I did not say that. We need to do more. As the Chief of Defence Staff said, planning and exercising until something happens is our bread and butter here in Canada Command, so we are putting a lot of emphasis on exercises. In 2007, we will be doing the Ardent Sentry series with NORTHCOM, but we also need to conduct exercises internally. We have a very robust exercise program; a building-block approach, if you will, because we get new people every season.

The Chairman: Could you provide the committee with a list of them, together with the budgeting for Senator Banks?

LGen. Dumais: It would be my pleasure to do so.

Senator Banks: Would you tell us how many people are actively engaged outside of a table-top operation?

LGen. Dumais: We can do that.

Senator Banks: The nature of the deployment and the ways in which they work together.

LGen. Dumais: Yes, sir.

Senator Banks: General, everyone bumps up against resource problems, but can you do the job you need to do with the resources that you have to do them within your command?

Lgén Dumais : Non, c'est plus que des exercices sur table. Certaines unités sont déployées, et le but visé est de mettre à l'épreuve toute la chaîne de commandement et, on l'espère, d'y faire participer d'autres ministères aussi.

Le président : Combien avez-vous prévu au budget par année pour les exercices en tant que tels? L'année dernière, le BPIEPC avait prévu 4 millions à son budget, ce qui nous a semblé un bien petit budget d'exercices pour un pays.

Lgén Dumais : Je pourrais vous donner un chiffre. Nous pouvons vous le faire parvenir sans problème. Nous offrons un financement limité, à Commandement Canada. Les régions ont un certain montant de financement, et le sous-chef d'État-major de la Défense a un budget particulier pour les exercices conjoints, et ce budget contribue à ces activités.

Le président : Le comité a exprimé l'avis, à plusieurs reprises, que quand on ne voit pas d'exercices se dérouler, avec des gens en chair et en os qui courent et simulent des événements réels, en fin de compte, on ne pense pas que les gens seront prêts. On n'en voit pas très souvent.

Lgén Dumais : Par exemple, je citais tout à l'heure deux exercices que nous avons faits dans le Nord. L'un est l'exercice Lancaster. Nous appelons cela une opération, mais il comporte un élément d'exercice. Il s'agissait de déployer plus de 450 personnes dans le Nord, ce qui était d'une entreprise d'envergure. L'exercice s'est révélé une réussite puisqu'il a atteint tous les objectifs stratégiques. Nous en avons retenu des leçons.

Le président : Est-ce que vous êtes satisfait du niveau d'exercice?

Lgén Dumais : Non, ce n'est pas ce que j'ai dit. Il faudrait faire plus. Comme l'a dit le chef d'état-major de la Défense, la planification et la pratique jusqu'à ce que qu'arrive un événement, c'est notre gagne-pain ici, à Commandement Canada, alors nous nous concentrons beaucoup sur les exercices. En 2007, nous allons exécuter la série Ardent Sentry avec NORTHCOM, mais il nous faut aussi faire des exercices à l'interne. Nous avons un programme d'exercices très solide. C'est un concept modulaire, si on veut, parce que nous accueillons des gens nouveaux à chaque saison.

Le président : Est-ce que vous pourriez en fournir la liste au comité, avec le budget, pour le sénateur Banks?

Lgén Dumais : Avec plaisir.

Le sénateur Banks : Est-ce que vous pourriez nous dire combien de gens participent activement aux exercices, à part la simulation sur table?

Lgén Dumais : Nous pourrions le faire.

Le sénateur Banks : La nature du déploiement et la façon dont ils travaillent ensemble.

Lgén Dumais : Oui, sénateur.

Le sénateur Banks : Général, tout le monde se butte à des problèmes de ressources, mais pouvez-vous faire le travail qu'il vous faut faire avec les ressources que vous avez pour le faire, au sein de votre commandement?

LGen. Dumais: Absolutely.

Senator Banks: Are you sufficiently resourced to do everything you need to do now?

LGen. Dumais: In terms of planning and preparing, absolutely.

Senator Banks: What about directing in the event of an operation?

LGen. Dumais: Absolutely. Our organization is more robust than what the DCDS had at the time for the domestic side. There is less ad hocery now because we have established the headquarters and command control chain. We have a better awareness of what is happening on an ongoing basis across the country. If anything starts to develop, we will have early warning of that and we have procedures in place to generate the staff and to plan.

With respect to challenges over a period of time, when we talk about these intense operations domestically, we are talking about operating 24 hours a day. That will take a toll on our staff because we do not have multiple shifts for all the positions. That is a luxury we cannot afford. Clearly the staff would work and do what needs to be done to ensure success.

Senator Banks: In the event of whatever is happening, we cannot say that we will finish this exercise today at noon, come back tomorrow afternoon and start it again when everyone has had a nice night's sleep. That is the nature of my question as regards the resources. In the event of a crisis, do you have the resources to do what you need to do?

LGen. Dumais: We would have to augment from National Defence Headquarters, which is a process that most of our headquarters we have stood up in the past have had to rely on; augmentation of some kind for those worst-case scenarios.

Senator Banks: In the desks that sit around in the control centre which we have seen, would you be able to put a qualified, experienced person, one who was gone through exercises at that desk, on the third shift?

LGen. Dumais: Yes, senator. We have full shifts in the command centre.

Senator Banks: All right.

LGen. Dumais: They would not be running the operation; that would be myself and the deputy commander.

Senator Banks: That is a very satisfying and gratifying answer.

I want to remind you, although I am sure it is not necessary, of the undertaking you made to the chair with respect to providing us with an organizational model. That will be extremely helpful to us.

LGen. Dumais: In terms of headquarters structure?

Senator Banks: Yes.

Lgén Dumais : Absolument.

Le sénateur Banks : Est-ce que vous avez des ressources suffisantes pour faire tout ce qu'il vous faut faire maintenant?

Lgén Dumais : En termes de planification et de préparation, absolument.

Le sénateur Banks : Et en termes de direction, s'il fallait lancer une opération?

Lgén Dumais : Absolument. Notre organisation est plus robuste que ce qu'avait le SCEMD à l'époque, pour l'intervention sur la scène nationale. Il y a moins d'adversité maintenant, parce que nous avons établi le quartier général et la chaîne de commandement et de contrôle. Nous sommes mieux au courant de ce qui se passe, constamment, dans tout le pays. Si une situation commence à se développer, nous en sommes avertis de façon précoce et nous avons des procédures qui sont prévues pour mettre sur pied l'équipe d'intervention et planifier.

En ce qui concerne les défis, avec le temps, quand on parle de ces opérations intenses au pays, ce sont des opérations qui se déroulent 24 heures sur 24. Cela présente un problème pour notre effectif, parce que nous n'avons pas de multiples quarts pour tous les postes. C'est un luxe que nous ne pouvons pas nous permettre. Il est certain que le personnel travaillerait et ferait ce qu'il faudrait faire pour assurer le succès de l'opération.

Le sénateur Banks : S'il arrivait quoi que ce soit, on ne pourrait pas dire qu'on va arrêter l'exercice aujourd'hui à midi, puis revenir demain après-midi pour continuer, quand tout le monde aura eu une bonne nuit de repos. C'était l'objet de ma question, au sujet des ressources. En cas de crise, avez-vous les ressources qu'il faut pour faire ce qu'il faut?

Lgén Dumais : Il nous faudrait les augmenter avec les ressources du Quartier général de la Défense nationale, un processus qu'ont mis à l'épreuve la plupart de nos quartiers généraux dans le passé; l'augmentation d'un genre ou d'un autre pour les pires scénarios.

Le sénateur Banks : À ces bureaux que nous avons vus dans les centres de contrôle, est-ce que vous pourriez mettre une personne qualifiée et chevronnée, qui a fait les exercices à ce poste, au troisième quart de travail?

Lgén Dumais : Oui, sénateur. Nous avons des quarts complets au centre de commandement.

Le sénateur Banks : D'accord.

Lgén Dumais : Ils ne dirigeraient pas l'opération; ce serait moi et le commandant adjoint.

Le sénateur Banks : C'est une réponse très satisfaisante et gratifiante.

J'aimerais vous rappeler, bien que je sois sûr que ce n'est pas nécessaire, ce à quoi vous vous êtes engagé auprès du président, soit de nous faire parvenir un modèle organisationnel. Cela nous sera très utile.

Lgén Dumais : Pour la structure du quartier général?

Le sénateur Banks : Oui.

LGen. Dumais: We can certainly do that as well. Also, I will be providing information on our training and exercise program.

The Chairman: To follow on from Senator Banks' comment, your ability to sustain is, what, 48 hours, and then you need to replace people?

LGen. Dumais: It would be a bit of a challenge, but we would be able to carry on for several days, perhaps even a week.

The Chairman: How do you relate to the Government Operations Centre?

LGen. Dumais: We are doing very well.

The Chairman: Everyone is doing well compared to them, but that was not my question.

LGen. Dumais: I probably should not have answered it that way. We have a very good relationship with the Government Operations Centre. We have some liaison officers there.

The Chairman: I was sure you have good relations with them. I was more concerned with how you did your job and they did their job in the event of a flood, or earthquake or crisis. What is the difference between the two and why are there two?

LGen. Dumais: The Government Operations Centre works for Public Safety and Emergency Preparedness Canada. They coordinate the federal level response to any situation. My ops centre provides the Canada Command response and dimension to that federal response. There are very unique requirements. The Government Operations Centre would coordinate all the various federal departments and their contribution and effort in terms of that activity.

The Chairman: In terms of your redundancy, is that back to the Pearkes Building?

LGen. Dumais: With respect to our redundancy, that is one option. If we are talking about business continuity and there is, let's say, a massive power failure, our second default option is to go to the JTF east in Quebec, give them control temporarily and then drive down the road.

Senator Meighen: General, you touched on the Arctic, and I want to explore what you see as being the relevance of the Arctic in terms of training your forces. I can see the need to conduct exercises in the Arctic for the purpose of enhancing your winter warfare capabilities. I can see that stationing Canadian Forces personnel in the Arctic from time to time contributes to our sovereignty of that area. However, the fact is that no threat to us as a nation comes through the Arctic. The Canadian Coast Guard is up there with its ice breakers. We also have the Arctic Rangers. In addition, hopefully we are increasing our ability for surveillance by means of unmanned vehicles. Are these not all ways to demonstrate, protect and enhance our sovereignty in the Arctic rather than — I am not suggesting you said this — to push for military exercises every year in the Arctic?

Lgén Dumais: C'est aussi possible, certainement. Je vous transmettrai en outre des renseignements sur notre programme de formation et d'exercice.

Le président : Dans le même ordre d'idée que le commentaire du sénateur Banks, votre capacité de maintien est de quoi, 48 heures, et ensuite vous devez remplacer du personnel?

Lgén Dumais : Ce serait un peu difficile, mais nous pourrions tenir plusieurs jours, peut-être même une semaine.

Le président : Quels sont vos rapports avec le Centre des opérations du gouvernement?

Lgén Dumais : Nous nous débrouillons très bien.

Le président : Tout le monde se débrouille très bien comparativement à eux, mais ce n'est pas ma question.

Lgén Dumais : Je n'aurais probablement pas dû répondre ainsi. Nous avons d'excellentes relations avec le Centre des opérations du gouvernement. Nous y avons des agents de liaison.

Le président : Je ne doutais pas de vos bonnes relations avec eux. Je me préoccupais surtout de la façon dont vous et eux feriez le travail s'il survenait une inondation, un tremblement de terre ou une crise quelconque. Quelle différence y a-t-il entre les deux organismes, et pourquoi y en a-t-il deux?

Lgén Dumais : Le Centre des opérations du gouvernement relève du Bureau de la protection des infrastructures essentielles et de la protection civile. Il coordonne l'intervention fédérale dans n'importe quelle situation. Mon centre des opérations intègre l'intervention de Commandement Canada et la dimension de cette intervention fédérale. Il y a des exigences tout à fait uniques. Le Centre des opérations du gouvernement coordonnerait tous les ministères fédéraux et leur apport et leurs efforts dans cette intervention.

Le président : Pour ce qui est de votre redondance, est-ce que c'est encore à l'édifice Pearkes?

Lgén Dumais : Pour la redondance, c'est une possibilité. En ce concerne la continuité des opérations, s'il y a, disons, une énorme panne de courant, notre autre solution de rechange est la force opérationnelle interarmées dans l'Est du Québec, à qui on peut laisser temporairement le contrôle, puis nous y rendre.

Le sénateur Meighen : Général, vous avez parlé de l'Arctique, et j'aimerais savoir ce que vous pensez de l'utilité de l'Arctique pour la formation de vos forces. Je peux voir la nécessité de mener des exercices dans l'Arctique pour accroître vos capacités de conduite de la guerre en hiver. Je peux comprendre que le fait de stationner du personnel des Forces canadiennes dans l'Arctique de temps à autre contribue à maintenir notre souveraineté sur cette région. Cependant, le fait est qu'aucune menace sur notre pays ne vient de l'Arctique. La Garde côtière canadienne y est avec ses brise-glaces. Nous avons aussi les Arctic Rangers. De plus, j'espère, nous augmentons notre capacité de surveillance avec des véhicules autopilotés. Est-ce que toutes ces choses ne sont pas des façons de démontrer, de protéger et d'accroître notre souveraineté dans l'Arctique plutôt que — je ne dis pas que c'est ce que vous avez dit — de pousser pour qu'on mène des exercices militaires tous les ans en Arctique?

LGen. Dumais: Dealing with the Arctic is the same as dealing with any other part of the country, but with additional challenges brought on by the unique climate and environment. Sovereignty is exercised by both an awareness and either a persistent presence or a presence when and if required anywhere in our country or in our maritime approaches. I think it is all of the above.

Clearly we need to enhance our awareness of what is happening in the North. You mentioned some the capabilities that either do or will contribute to that, but our Canadian Forces need to be able to operate there as much as anywhere else.

The definition of “threat” is evolving; it is not strictly a classic threat in the old Cold War context. I assume what the government is doing is using “threat” in a broader context: the environment, pollution, various commercial activities up there, the possibility of organized crime, climate change. All these things contribute to having an impact on the North. I am not suggesting they are all military.

Senator Meighen: Should the Armed Forces be up there combating pollution?

LGen. Dumais: It is the same as anywhere else in Canada. In most situations we are in support of another government department, and other government departments likely are challenged to operate up there or have the awareness of what is going on up there. By themselves, I think it is a whole of government approach to dealing with the North because of the unique challenges, although I would argue it is the same in the rest of the country. We have our part to play and need to be prepared.

Senator Meighen: I certainly hope you maintain a capacity and capability of operating, but I would make I plea to you, with thinly spread resources anyway, not to become enamoured of a huge presence of Armed Forces up there at the expense of the East and West Coasts, for example.

LGen. Dumais: It is a challenge. We do have a big country and relatively small Canadian Forces. It is a balancing of risks versus capabilities.

Senator Meighen: Perhaps our sovereignty is best safeguarded by rangers, UAVs, occupied aerial vehicles, by the Coast Guard and exercises from time to time.

LGen. Dumais: I would agree. I would only add that operating up there is very challenging, and so there is a need to do some training and develop some expertise.

Senator Meighen: I agree.

Senator Day: General Dumais, I want you to understand why we were quite disappointed to learn about the high frequency surface wave radar cancellation. We had recommended an expansion of that program thinking it was a high-tech solution to a very important part of your work, which is situational awareness. We were expecting that there would be an expansion

Lgén Dumais : Les opérations dans l'Arctique ne sont pas différentes de celles menées dans les autres régions du pays, quoique le climat et l'environnement uniques constituent des défis additionnels. La souveraineté s'exerce à la fois et par une connaissance de la situation et par une présence continue, ou ponctuelle, sur terre ou sur mer. Tous ces éléments, à mon avis, sont importants.

Il est clair que nous devons avoir une meilleure connaissance des enjeux qui touchent le Nord. Vous avez mentionné certains des moyens qui nous permettent ou peuvent nous permettre de le faire, mais il reste que les Forces canadiennes doivent également être en mesure d'opérer dans cette région.

La définition de « menace » évolue. Elle ne se limite plus à la menace classique qui existait à l'époque de la guerre froide. Je présume que le gouvernement utilise le terme « menace » dans un contexte plus vaste, un contexte qui englobe l'environnement, la pollution, les diverses activités commerciales, et peut-être criminelles, menées dans la région, les changements climatiques. Tous ces facteurs ont un impact sur le Nord. Toutefois, ils ne sont pas tous de nature militaire.

Le sénateur Meighen : Les forces armées devraient elles également participer aux efforts de lutte contre la pollution dans le Nord?

Lgén Dumais : Nous ne faisons aucune distinction entre les régions. Dans la plupart des cas, nous apportons notre soutien au ministère fédéral qui en fait la demande. D'autres ministères fédéraux sont susceptibles d'intervenir dans cette région, ou sont conscients de la situation qui existe là-bas. Il faut adopter, à l'égard du Nord, une approche gouvernementale globale en raison des défis uniques que présente cette région, quoique que cela s'applique aussi au reste du pays. Nous avons un rôle à remplir et nous devons être prêts à l'assumer.

Le sénateur Meighen : J'espère, bien sûr, que vous allez être en mesure de maintenir votre capacité opérationnelle. J'espère aussi, nos ressources étant déjà très éparpillées, que vous ne réclamerez pas une présence militaire plus importante dans le Nord, au détriment des côtes Est et Ouest, par exemple.

Lgén Dumais : Le défi est de taille. Nous avons un pays vaste et des forces armées relativement modestes. Il faut trouver un juste équilibre entre les risques et les capacités.

Le sénateur Meighen : Notre souveraineté est peut-être mieux assurée par les Rangers, les véhicules aériens sans pilote, la Garde côtière, la tenue d'exercices, à l'occasion.

Lgén Dumais : Je suis d'accord. J'ajouterais que les opérations menées dans le Nord sont difficiles, d'où la nécessité d'avoir une certaine formation et d'acquérir certaines compétences.

Le sénateur Meighen : Vous avez raison.

Le sénateur Day : Général Dumais, je tiens à ce que vous sachiez pourquoi nous avons été fort déçus d'apprendre l'annulation du programme de radar haute fréquence à ondes de surface. Nous avions recommandé l'élargissement du programme, pensant que cette solution de haute technicité faciliterait grandement votre travail, soit la connaissance

of this technology. I understand it was developed by a Canadian military research establishment and then licensed to the private sector, so it seemed like a perfect combination of how things should happen. We understand, as well, that the United States and Mexico, in particular, were very interested in this technology. That is why I think you are seeing a little frustration from this committee on that particular point.

Rather than requiring us to bring someone else back who can answer the questions that we are asking you — and a year from now you will probably be able to answer questions like this one very directly as you get your command stood up — if there is anything you can do informally to provide us with an answer in writing on that issue, I know that the clerk would be pleased to receive that information and distribute it to us.

LGen. Dumais: I appreciate that comment. I was going to suggest that I could do that for you. The information may not come through me, but we will endeavour to ensure that the appropriate information on this issue is brought forward to you.

Senator Day: That would be very much appreciated.

LGen. Dumais: That might save the need to call another witness.

Senator Day: There are four commands, and in my own mind I still do not have it all sorted out. I guess it will take us a while to get a clear understanding. With regard to the various regimental schools where people go to fine-tune their skills, are they part of force generation or part of Canada Command?

LGen. Dumais: Anything to do with skills training in the various occupations has more to do with force generation.

Senator Day: They could be out on operations, come back and then go off to training for a period of time, which is usually the type of activity you like. It gives the soldiers a chance to recover a bit and go off and practice some of the things they have learned in the last operation.

Earlier you mentioned the reserves and the militia. They are doing both. They are doing some operations and some training, and they are called up in times of an emergency. Do they jump over under your command when they are called up, but they are normally in the realm of force generation on the support side?

LGen. Dumais: That is correct. Technically, they are not called up; they have to volunteer to serve as reservists. We have seen that in the past. For example, during the Ice Storm, upwards of 18,000 military personnel, many of whom were reservists, contributed to that effort. They are an important dimension of our ability to respond domestically.

situationnelle. Nous nous attendions à ce que cette technologie prenne de l'ampleur. Si j'ai bien compris, elle a été mise au point par un centre de recherche militaire canadien et ensuite transférée au secteur privé, une formule qui semblait idéale. Nous avons également appris que les États-Unis et le Mexique, notamment, s'intéressaient de près à cette technologie. Voilà pourquoi cette question suscite une certaine frustration chez les membres du comité.

Au lieu de demander que le comité fasse revenir quelqu'un qui peut répondre à nos questions — et dans un an, vous serez sans doute en mesure de le faire de façon très directe —, vous pourriez peut-être nous fournir, de façon informelle, des réponses par écrit. Je sais que le greffier serait heureux de recevoir cette information et de nous la transmettre.

Lgén Dumais : Je suis heureux que vous l'ayez mentionné. J'allais vous le proposer. Je ne serai peut-être pas celui qui vous communiquera l'information, mais nous allons nous efforcer de vous fournir les renseignements dont vous avez besoin sur cette question.

Le sénateur Day : Je vous en serais très reconnaissant.

Lgén Dumais : Il ne sera peut-être pas nécessaire de convoquer d'autres témoins.

Le sénateur Day : Il y a quatre commandements, et je dois dire que j'ai encore du mal à m'y retrouver. Cela va nous demander un peu de temps. Concernant les diverses écoles régimentaires qui permettent aux militaires de perfectionner leurs compétences, est-ce qu'elles relèvent du programme de mise sur pied de la force ou de Commandement Canada?

Lgén Dumais : Tout ce qui a trait au perfectionnement des compétences dans les divers métiers relève notamment du programme de mise sur pied de la force.

Le sénateur Day : Les militaires peuvent participer à des opérations et ensuite, une fois leur affectation terminée, suivre une formation pendant un certain temps. C'est la formule qui est habituellement appliquée. Elle permet aux soldats de refaire le plein et ensuite de mettre en pratique certaines des connaissances acquises au cours de la dernière opération.

Vous avez parlé, plus tôt, des réservistes et de la milice. Ils participent à certaines opérations, reçoivent une formation et sont appelés en renfort en cas d'urgence. Est-ce qu'ils sont placés sous votre commandement lorsqu'ils sont mobilisés, même si, en temps normal, ils font partie du programme de mise sur pied de la force?

Lgén Dumais : Oui. Je tiens à préciser que, techniquement parlant, ils ne sont pas mobilisés. Les membres de ces unités acceptent, volontairement, de servir comme réservistes. Nous en avons déjà eu des exemples dans le passé. Lors de la tempête du verglas, jusqu'à 18 000 militaires, dont bon nombre étaient des réservistes, ont participé aux opérations. Ils représentent un volet important de notre capacité d'intervention à l'échelle nationale.

Shaping the reserve contribution from a domestic perspective is a work in progress. Clearly, Canada Command has something to do with that. Up until now, reserve issues have been addressed primarily by the Chief of Land Staff because it is viewed as a force generation element. As we identify capabilities that we need from a Canadian Forces perspective, then some of those might well be the purview of the reserves to deliver.

Senator Day: Which command do the Chief of Land Staff and the Chief of Air Staff fit into?

LGen. Dumais: They are commands unto themselves. They command the force generation elements of their environments.

Senator Day: They would be in addition to Canada Command and the Canadian Expeditionary Forces Command?

LGen. Dumais: That is correct. We are the two commands involved in operations.

Senator Day: Outside of Canada; Canada Command for the —

LGen. Dumais: Domestic and continental. They are responsible for training and developing the capabilities.

The Chairman: This is an area that the committee is concerned about because it is not entirely clear to us what the role of the environmental commanders are and how it is evolving as transformation takes place. Clearly, there is an interaction between you and them, but could you describe it from your perspective as Commander of Canada Command, how you relate to the different environmental commanders — army, navy and air force?

LGen. Dumais: At our level, it is primarily through the commanders' council, which is chaired by the Chief of Defence Staff, where we meet to discuss force development issues and these kinds of circumstances and issues.

Other than that, it is at the staff level where we, to the best of our ability, participate in the force development process and try to influence the process that way.

You have to appreciate that CEFCOM and Canada Command are fairly recent occurrences. Structures and governance frameworks are evolving, so there is a transition period. For example, initially there was a thought that the operational level would not be too involved in force development work because it was a strategic activity. Clearly, that does not work — certainly from my perspective. We need to be involved in that process and assert ourselves, and the structures are evolving to accommodate that.

The Chairman: We thought the purpose of moving you and the other commands out to Star Top was to get you out of the rat race going on over in the Pearkes Building.

Façonner la contribution des réservistes, sur le plan national, est un processus continu. Le Commandement Canada a manifestement un rôle à jouer à ce chapitre. Jusqu'à maintenant, les questions touchant les réservistes ont été réglées par le chef d'état-major de l'Armée de terre, ces derniers étant considérés comme une composante du processus de mise sur pied de la force. Les capacités dont ont besoin les forces canadiennes peuvent, à certains égards, être fournies par les réservistes.

Le sénateur Day : Les chefs d'état-major de l'Armée de terre et de la Force aérienne relèvent de quel commandement?

Lgén Dumais : Ils constituent eux-mêmes des commandements. Ils dirigent les éléments de leur milieu qui font partie du processus de mise sur pied de la force.

Le sénateur Day : Ils s'ajoutent donc au Commandement Canada et au Commandement de la Force expéditionnaire du Canada?

Lgén Dumais : Oui. Nous sommes les deux commandements qui participent aux opérations.

Le sénateur Day : À l'extérieur du Canada, le Commandement Canada pour...

Lgén Dumais : À l'échelle nationale et continentale. Ils s'occupent de la formation et se chargent de développer les capacités.

Le président : Cette question nous intéresse, car nous ne savons pas vraiment quel rôle jouent les commandants des armées, et comment ce rôle évolue sur le plan de la transformation. Il existe manifestement un lien entre les divers commandements. En tant que commandant du Commandement Canada, pouvez-vous nous décrire les rapports que vous entretenez avec les divers commandants — soit l'armée, la marine et les forces aériennes?

Lgén Dumais : Le contact, à notre niveau, se fait essentiellement par l'entremise du conseil des commandants, qui est présidé par le chef d'état-major de la Défense. Nous nous réunissons pour discuter des questions qui touchent, entre autres, le développement de la force.

Par ailleurs, c'est à l'échelon de l'état-major que nous participons, du mieux que nous le pouvons, au développement de la force, que nous essayons d'influencer le processus.

Il ne faut pas oublier que le COMFEC et Commandement Canada n'existent que depuis peu. Les structures, les cadres de gouvernance évoluent. Nous sommes en période de transition. Par exemple, nous pensions, dans un premier temps, que le niveau opérationnel n'aurait pas vraiment de rôle à jouer au chapitre du développement de la force, parce qu'il s'agit d'une activité stratégique. Nous nous sommes manifestement trompés — en tout cas, c'est ce que je pense. Nous devons y participer, nous affirmer. Les structures sont en train d'être adaptées en conséquence.

Le président : Nous avons l'impression que votre transfert, ainsi que celui des autres commandements, de l'immeuble Pearkes au Star Top avait pour objet d'améliorer votre existence.

LGen. Dumais: This is the conundrum. You are absolutely right; in fact, some thought we should be further away than just Star Top. It seems to me we have something important to say in force development and identifying requirements and lessons learned, as Senator Day alluded to earlier. We need to be participating in those processes.

The Chairman: That begs the following question: What do the commanders of the army, navy and air force have to say about what you have to do?

LGen. Dumais: It is a team effort. Clearly, we identify the requirements. They are the experts in their various fields in terms of generating air power, sea power and land capability. They know the doctrine and how to generate those capabilities. We tell them what effect we want and what requirement we have, but they are in the best position to deliver the actual elements that contribute to that capability.

As I say, it is a team effort. It is not like we have all the solutions. We do not give them solutions. We say that we need to enhance, let us say, NBC military capability domestically, to use a hypothetical example. There are different ways to do that — regular force units, reserve units or a combination of both. Specifically, what kind of capabilities do we need? We have some ideas in that regard, but some of that might reside with the units that have those capabilities.

It is between us and the force generation. All I am saying is that we need to be involved in the process because we are the force employers. We are the ones who will be using the capabilities in an operational context. We have some ideas. We also learn from past experiences, and we need to pass that on in the system.

The Chairman: All of the folks one level below you are double-hatted. They are working for them and for you, which really clarifies things for us.

LGen. Dumais: In some ways, it makes it easier; but in other ways, it brings unique challenges. People have to remember which hat they are wearing when undertaking different activities.

The Chairman: Even their business cards have both jobs on them; it is confusing as hell.

LGen. Dumais: To a person looking at it from the outside, perhaps. I must admit that we are working our way through this issue. The devil is in the details with this kind of stuff. That is why we had a useful conference last week, which brought together all of our regional joint task force commanders for a couple days. We sat down and talked about these very issues, how to resolve them and work within the structure.

The Chairman: Were the environmental commanders at this meeting?

Lgén Dumais : En effet. Vous avez tout à fait raison. En fait, d'après certains, nous aurions dû être transférés dans un endroit encore plus loin. Nous avons, à mon avis, un rôle important à jouer au chapitre du développement de la force, de la définition des besoins, des enseignements tirés du passé, comme l'a mentionné, plus tôt, le sénateur Day. Nous devons participer à ces processus.

Le président : Ce qui m'amène à la question suivante : que pensent les commandants de l'armée, de la marine et des forces aériennes du rôle que vous êtes appelé à jouer?

Lgén Dumais : Nous travaillons en équipe. Nous définissons les besoins. Ils se chargent, en tant que spécialistes dans leurs domaines, de fournir la capacité aérienne, maritime et terrestre dont nous avons besoin. Ils connaissent la doctrine et savent comment favoriser le développement de cette capacité. Nous leur disons ce que nous voulons, ce dont nous avons besoin, mais ce sont eux qui sont les mieux placés pour fournir les éléments qui contribuent à cette capacité.

Comme je l'ai indiqué, nous travaillons en équipe. Nous n'avons pas toutes les solutions aux problèmes. En fait, nous ne leur fournissons aucune solution. Supposons, par exemple, que nous devons améliorer notre capacité en matière de défense NBC à l'échelle nationale. Il existe différentes façons de le faire — nous pouvons faire appel aux unités de la force régulière, aux unités de réserve ou les deux. De manière plus précise, quels sont nos besoins à ce chapitre? Nous en avons une idée, mais la solution se trouve peut-être, en partie, chez les unités qui possèdent déjà cette capacité.

Concernant la mise sur pied de la force, tout ce que je dis, c'est que nous devons participer au processus parce que nous sommes les utilisateurs de cette force. C'est nous qui allons l'utiliser dans un contexte opérationnel. Nous avons quelques pistes de solution. Nous possédons une certaine expérience en la matière, expérience que nous devons être en mesure de transmettre.

Le président : Tous ceux qui détiennent un grade inférieur au vôtre portent deux chapeaux. Ils travaillent pour les autres commandements et le vôtre, ce qui clarifie vraiment les choses.

Lgén Dumais : D'une certaine façon, oui, mais cela les complique aussi. Ils ne doivent pas oublier quel chapeau ils portent quand ils entreprennent différentes activités.

Le président : Les deux postes qu'ils occupent figurent même sur leurs cartes d'affaires; on a du mal à s'y retrouver.

Lgén Dumais : Cela peut être déroutant, vu de l'extérieur, mais nous nous efforçons de simplifier les choses. Ce sont les détails qui posent problème. Voilà pourquoi nous avons eu droit à une rencontre productive la semaine dernière, rencontre qui a rassemblé pendant quelques jours tous les commandants des forces opérationnelles interarmées régionales. Nous avons abordé ces questions, essayé de trouver des solutions, des moyens de les régler à l'intérieur de l'organisation.

Le président : Est-ce que les commandants des armées y étaient?

LGen. Dumais: No, this was strictly my chain of command.

The Chairman: They only brought one hat.

LGen. Dumais: Well, that is impossible.

The Chairman: We are being a little facetious here.

This issue is a conundrum and the committee is having difficulty coming to grips with it. This is one of the reasons we were keen to have the Commander of Canada Command back a second time to help work us through it. We were hoping to see some evolution in terms of how the command is moving and where the likely end point will be. This may be a question for the CDS.

LGen. Dumais: We have explored different models in these command control constructs. That is why I made the point that from my perspective, both the force generation pillar and the force employment pillar are critical. I think that to reduce the influence of one or to weaken the structure of one to build up the other would be detrimental.

Clearly, setting up two complete parallel structures, with me having my own independent regional structures, might be ideal. However, it would be very expensive and definitely not sustainable.

Again, it comes back to the conundrum that we have a large country and a relatively small military, so we have to make it work. I think this structure, while not perfect, will evolve over time. There might be a rebalancing between force generation and force employment. I can certainly see that happening, but it works.

Like every other structure, it has its pluses and minuses. However, the regional joint task force commanders understand their operational role in the Canada Command context and are fully engaged in ensuring that it succeeds.

Senator Day: What are the responsibilities of the Chief of Military Personnel?

LGen. Dumais: They are responsible for HR policies, writ large — recruiting, some of the individual, non-environment specific training that occurs, some of the generic training we receive and the academic dimension to our education. As well, they are responsible for all policies in respect of medical and retirement benefits — from the cradle to the grave. They take care of all the aspects of taking care and nurturing our personnel.

Senator Day: At CFB Borden, there are quite a few generic schools as well as specific schools. Are the generics under one hat and the specifics under another?

LGen. Dumais: That is correct. For example, an air school and an aircraft technician school both come under the air force.

Lgén Dumais : Non, seulement les commandants relevant de ma chaîne de commandement.

Le président : Ils ne portaient qu'un seul chapeau.

Lgén Dumais : C'est impossible.

Le président : Je plaisante.

Il s'agit d'une question complexe que le comité arrive difficilement à saisir. C'est pour cette raison, entre autres, que nous avons demandé à revoir le commandant de Commandement Canada. Nous voulions obtenir des éclaircissements. Nous espérons avoir une idée de la façon dont le commandement évolue. C'est une question qu'il faudrait peut-être poser au CEMD.

Lgén Dumais : Nous avons exploré différents modèles de commandement et de contrôle. Voilà pourquoi j'ai insisté pour dire que la mise sur pied de la force, d'une part, et l'emploi de la force, d'autre part, sont deux piliers importants. Le fait de réduire l'influence de l'une ou d'affaiblir la structure de l'autre serait néfaste.

L'idéal serait de mettre sur pied deux structures complètement parallèles, et de créer des organisations régionales indépendantes qui relèveraient de ma compétence. Toutefois, cette solution serait trop coûteuse et peu viable.

Encore une fois, le problème tient au fait que nous avons un pays vaste et que nos forces armées sont relativement modestes. Il faut trouver un modèle qui fonctionne. Cette organisation-ci, même si elle n'est pas parfaite, va évoluer au fil du temps. Il faudra peut-être assurer un meilleur équilibre entre la mise sur pied de la force, d'une part, et l'utilisation de celle-ci, d'autre part. Il est fort possible que l'on soit obligé de le faire.

Cette organisation-ci, comme n'importe quelle autre, présente des points forts et des points faibles. Toutefois, les commandants des forces opérationnelles interarmées régionales comprennent le rôle opérationnel qu'ils sont appelés à jouer au sein de Commandement Canada. Ils sont prêts à assurer le succès de cette organisation.

Le sénateur Day : Quelles sont les responsabilités du chef du personnel militaire?

Lgén Dumais : Il est responsable des politiques touchant les ressources humaines, lesquelles englobent divers domaines — le recrutement, certains programmes de formation individualisée et précise, certains des programmes de formation générale, et aussi l'enseignement théorique. Il est également responsable de toutes les politiques qui ont trait aux prestations d'assurance-maladie et de retraite — de la naissance jusqu'à la mort. Il s'occupe de tous les aspects touchant les services qui sont offerts au personnel.

Le sénateur Day : Il y a, à la BFC Borden, plusieurs centres de formation générale et technique. Est-ce que les centres de formation générale relèvent d'un commandement, et les autres, d'un autre?

Lgén Dumais : Oui. Par exemple, l'école de navigation aérienne et l'école de formation des techniciens d'aéronefs relèvent des forces aériennes.

Senator Day: Is the base commander and his structure under support command?

LGen. Dumais: No, I do not believe that it is. The base is under the Chief of Military Personnel. One of the reasons for setting it up as a command was to have command of those organizations as opposed to the assistant deputy minister construct that we had before.

Senator Day: Am I to understand that all base commanders are under the Chief of Military Personnel?

LGen. Dumais: No, sir. Some of the bases are force generators for the army, air force and navy. Some provide a unique training environment, and those would come under the Chief of Military Personnel.

Senator Day: The committee visited CFB Kingston — not RMC — where there is a training school with many various training facilities. Does that come under the Chief of Military Personnel?

LGen. Dumais: I believe so, but I might be wrong.

Senator Day: I would like you to let me know, please.

LGen. Dumais: It might belong to the Chief of the Land Staff.

Senator Day: We visited CFB Gagetown where there are various schools.

LGen. Dumais: That falls under the Chief of the Land Staff.

Senator Day: It has a major training aspect as well.

What about the Canada Defence Academy and the Royal Military College?

LGen. Dumais: They would be under the Chief of Military Personnel because of education aspect.

The Chairman: We need to know “who is on first,” so to speak. Is it reasonable to ask you to provide us with some descriptor of this?

LGen. Dumais: I would be pleased to do so, but it is outside my lane. I will try.

The Chairman: I am sure there is someone at DND who will figure it out.

Senator Day: We always find that the military is so keen on the chain of command. You are not the first person that has not been able to help us understand this clearly. It might be that because we are not in the military, we take a little longer to understand. It is difficult to understand that traditional chain of command. Everyone knows who is above them and who is below them, but it does not seem to be as clearly defined now as it has been in the past.

Le sénateur Day : Est-ce que le commandant de la base et l'organisation relèvent du commandement du soutien opérationnel?

Lgén Dumais : Non. La base relève du chef du personnel militaire. On a retenu ce modèle parce qu'on voulait avoir le commandement de ces organisations, plutôt que de voir celui-ci confié au sous-ministre adjoint, comme c'était le cas dans le passé.

Le sénateur Day : Dois-je comprendre que les commandants des bases relèvent tous du chef du personnel militaire?

Lgén Dumais : Non. Certaines bases assurent la préparation des effectifs pour l'armée, les forces aériennes et la marine. Certaines fournissent un milieu unique pour la formation. Elles relèvent du chef du personnel militaire.

Le sénateur Day : Le comité a visité la BFC Kingston — et non le CMR —, qui possède un centre de formation, ainsi que de nombreuses installations d'entraînement. Est-ce que cette base relève du chef du personnel militaire?

Lgén Dumais : Je le crois, mais je me trompe peut-être.

Le sénateur Day : Je vous demanderais de vous renseigner.

Lgén Dumais : Il se peut qu'elle relève du chef d'état-major de l'Armée de terre.

Le sénateur Day : Nous avons visité la BFC Gagetown qui possède elle aussi diverses installations.

Lgén Dumais : Elle relève du chef d'état-major de l'Armée de terre.

Le sénateur Day : Elle offre également d'importants programmes de formation.

Qu'en est-il de l'Académie canadienne de la Défense et du Collège militaire royal?

Lgén Dumais : Ils relèvent du chef du personnel militaire en raison du volet éducation qu'ils comportent.

Le président : Il est important de savoir qui fait quoi. Peut-on vous demander de nous fournir des précisions là-dessus?

Lgén Dumais : J'accepterais volontiers de le faire, mais cela dépasse mes compétences. Je vais toutefois essayer de le faire.

Le président : Je suis certain que quelqu'un au MDN pourra vous aider.

Le sénateur Day : Nous constatons que les militaires accordent beaucoup d'importance à la chaîne de commandement. Personne n'a été en mesure de nous éclairer là-dessus. C'est peut-être à cause du fait que nous ne sommes pas des militaires qu'il nous faut plus de temps pour bien saisir les choses. Il est difficile de comprendre comme fonctionne la chaîne de commandement traditionnelle. Tout le monde semble savoir le rang qu'il occupe dans cette chaîne, sauf qu'elle ne semble pas être aussi clairement définie qu'elle l'était dans le passé.

LGen. Dumais: It is very clear. It is just that my memory is not perfect in that area. Certainly, there is a clear chain. Every base commander reports to either one of the Environmental Chiefs of Staff, ECSs, or the Chief of Military Personnel.

The Chairman: If Senator Forrestall were here, God bless him, he would ask, "Who drives the bus?"

LGen. Dumais: The thing is, we have several buses.

Senator Day: And several steering wheels, it seems.

LGen. Dumais: Each bus has only one steering wheel and one driver.

Senator Day: We appreciate the light that you have been able to shed.

LGen. Dumais: To a certain extent.

Senator Moore: In this operational chart, who is the Commander of Canadian Special Operations Forces Command?

LGen. Dumais: Colonel David Barr.

Senator Moore: Who is the Commander of Canadian Operational Support Command?

LGen. Dumais: Brigadier-General Daniel Benjamin. We can provide you with an organizational chart of National Defence Headquarters and the operational commands.

Senator Banks: Lieutenant-General Dumais, twice today you have used the phrase "like other government departments." It has been the view of the committee that the physical separation by moving some folks to Star Top is a good idea given the way people relate to each other. Some committee members are of the view that it would be a good idea if the Department of National Defence, on the one hand, and National Defence Headquarters, on the other, did not have all that much to do with each other. Is the cultural idea of being just "like other government departments" one that you subscribe to? Is that how you think, that this is just another government department?

LGen. Dumais: Absolutely not. I believe that you misunderstood what I was saying in terms of dealing with other government departments.

Senator Banks: When you say "dealing with other government departments," that implies you think that you are a government department.

LGen. Dumais: I work in the Department of National Defence as well as the Canadian Forces.

The Chairman: Lieutenant-General Dumais, thank you for appearing today. Perhaps you understand better why we wanted you back, given that we heard from Vice-Admiral Forcier not too long ago. The committee is having difficulty gaining a sense of how transformation is shaping up and falling out. We need to keep asking more questions and, over time, we will develop a picture of it. When we do that, we will pass it on.

LGen. Dumais: All I can say is that I have tried to answer your questions as straightforwardly as possible.

Lgén Dumais : Elle est très claire. C'est plutôt ma mémoire qui fait défaut. La chaîne de commandement est très claire. Chaque commandant d'une base relève soit du chef d'état-major d'armée, soit du chef du personnel militaire.

Le président : Si le sénateur Forrestall était ici, que Dieu le bénisse, il dirait, « Qui est aux commandes? »

Lgén Dumais : Nous sommes plusieurs à être aux commandes.

Le sénateur Day : Il y a aussi plusieurs lieutenants.

Lgén Dumais : Il n'y a qu'une seule personne qui est aux commandes.

Le sénateur Day : Merci de nous avoir fourni ces précisions.

Lgén Dumais : J'espère qu'elles vous sont utiles.

Le sénateur Moore : D'après cet organigramme, qui assure le commandement des Forces d'opérations spéciales du Canada?

Lgén Dumais : Le colonel David Barr.

Le sénateur Moore : Et du Commandement du soutien opérationnel du Canada?

Lgén Dumais : Le brigadier-général Daniel Benjamin. Nous pouvons vous fournir un organigramme du quartier général de la Défense nationale et de ses commandements opérationnels.

Le sénateur Banks : Lieutenant-général Dumais, vous avez comparé votre organisation, à deux reprises, aux autres ministères fédéraux. D'après le comité, le transfert d'une partie des effectifs au Star Top est une bonne idée, compte tenu de la façon dont les gens interagissent entre eux. Certains membres du comité estiment que ce serait une bonne chose si le ministère de la Défense nationale, d'une part, et le quartier général de la Défense nationale, d'autre part, entretenaient des liens moins étroits. Est-ce que vous tenez à ressembler aux autres ministères fédéraux? Est-ce que cette organisation, dans votre esprit, n'est simplement qu'un autre ministère fédéral?

Lgén Dumais : Absolument pas. Vous avez mal saisi le sens de mes propos quand j'ai parlé des autres ministères fédéraux.

Le sénateur Banks : Mais quand vous faites allusion aux autres ministères fédéraux, vous donnez l'impression que votre organisation en est un.

Lgén Dumais : Je travaille et pour le ministère de la Défense nationale et pour les Forces canadiennes.

Le président : Lieutenant-général Dumais, merci d'avoir comparé devant nous aujourd'hui. Vous comprenez peut-être un peu mieux pourquoi nous avons jugé bon de vous convoquer à nouveau, même s'il n'y a pas tellement longtemps que nous avons rencontré le vice-amiral Forcier. Le comité a de la difficulté à comprendre comment se déroule la transformation. Nous devons continuer de poser des questions pour avoir une meilleure idée de la situation et, ensuite, faire part de constatations sur le sujet.

Lgén Dumais : Tout ce que je peux dire, c'est que j'ai essayé de répondre à vos questions de façon aussi directe que possible.

The Chairman: You did that and we appreciate it. Your testimony has been helpful.

Members of the public with questions or comments can visit the committee's website by going to www.sen-sec.ca. We post witness testimony and confirm hearing schedules. Otherwise, you may contact the clerk of the committee by calling 1-800-267-7362.

The committee adjourned.

Le président : Vous l'avez fait, et nous vous en remercions. Votre témoignage a été utile.

Ceux qui ont des questions à poser ou des commentaires à faire peuvent consulter notre site Web, à l'adresse suivante : www.sen-sec.ca. Nous y affichons les témoignages et l'horaire des audiences. Autrement, ils peuvent communiquer avec le greffier du comité, en composant le 1-800-267-7362.

La séance est levée.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Public Works and Government Services Canada –
Publishing and Depository Services
Ottawa, Ontario K1A 0S5

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada –
Les Éditions et Services de dépôt
Ottawa (Ontario) K1A 0S5

WITNESSES

Monday, October 2, 2006

Transport Canada:

Marc Grégoire, Assistant Deputy Minister, Safety and Security;
Jean Barrette, Director, Security Operations.

Royal Canadian Mounted Police:

Raf Souccar, Assistant Commissioner, Federal and International
Operations;
Joe Oliver, Superintendent Director, Customs & Excise.

National Defence:

Lieutenant-General Marc J. Dumais, Commander, Canada
Command.

TÉMOINS

Le lundi 2 octobre 2006

Transports Canada :

Marc Grégoire, sous-ministre adjoint, Groupe Sécurité et sûreté;
Jean Barrette, directeur, Opérations de sécurité.

Gendarmerie royale du Canada :

Raf Souccar, commissaire adjoint, Opérations fédérales
internationales;
Joe Oliver, surintendant, directeur, Douanes et accise.

Défense nationale :

Lieutenant général Marc J. Dumais, commandant, Commandement
Canada.



Available from:
PWGSC – Publishing and Depository Services
Ottawa, Ontario K1A 0S5
Also available on the Internet: <http://www.parl.gc.ca>

Disponible auprès des:
TPGSC – Les Éditions et Services de dépôt
Ottawa (Ontario) K1A 0S5
Aussi disponible sur internet: <http://www.parl.gc.ca>



First Session
Thirty-ninth Parliament, 2006

SENATE OF CANADA

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

National Security and Defence

Chair:

The Honourable COLIN KENNY

Monday, October 16, 2006
Monday, October 30, 2006
Monday, November 6, 2006

Issue No. 6

**Tenth, eleventh and twelfth
meetings on:**

Canada's national security policy

WITNESSES:
(See back cover)

Première session de la
trente-neuvième législature, 2006

SÉNAT DU CANADA

*Délibérations du Comité
sénatorial permanent de la*

Sécurité nationale et de la défense

Président :

L'honorable COLIN KENNY

Le lundi 16 octobre 2006
Le lundi 30 octobre 2006
Le lundi 6 novembre 2006

Fascicule n° 6

**Dixième, onzième et douzième
réunions concernant :**

La politique de sécurité nationale du Canada

TÉMOINS :
(Voir à l'endos)

THE STANDING SENATE COMMITTEE ON
NATIONAL SECURITY AND DEFENCE

The Honourable Colin Kenny, *Chair*

The Honourable Michael A. Meighen, *Deputy Chair*

and

The Honourable Senators:

Atkins	* LeBreton, C.P.
Banks	(ou Comeau)
Day	Moore
* Hays	Poulin
(or Fraser)	St. Germain, C.P.
	Zimmer

**Ex officio members*

(Quorum 4)

Change in membership of the committee:

Pursuant to rule 85(4), the membership of the committee was amended as follows:

The name of the Honourable Senator Zimmer is substituted for that of the Honourable Senator Campbell (*October 24, 2006*).

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DE LA
SÉCURITÉ NATIONALE ET DE LA DÉFENSE

Président : L'honorable Colin Kenny

Vice-président : L'honorable Michael A. Meighen

et

Les honorables sénateurs :

Atkins	* LeBreton, C.P.
Banks	(ou Comeau)
Day	Moore
* Hays	Poulin
(or Fraser)	St. Germain, C.P.
	Zimmer

** Membres d'office*

(Quorum 4)

Modification de la composition du comité :

Conformément à l'article 85(4) du Règlement, la liste des membres du comité est modifiée, ainsi qu'il suit :

Le nom de l'honorable sénateur Zimmer est substitué à celui de l'honorable sénateur Campbell (*le 24 octobre 2006*).

MINUTES OF PROCEEDINGS

OTTAWA, Monday, October 16, 2006
(10)

[English]

The Standing Senate Committee on National Security and Defence met this day in camera at 10:30 a.m. in room 7, Victoria Building, the Chair, the Honourable Colin Kenny, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Atkins, Banks, Day, Kenny, Meighen, Moore and St. Germain, P.C. (7).

In attendance: From the Parliamentary Research Branch, Library of Parliament: Steven James, Analyst; Inspector Harold O'Connell, RCMP Liaison Officer; Barry Denofsky, National Security Advisor and Captain (N) Peter Hoes, DND Liaison Officer.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on Thursday, April 27, 2006, the committee continued its examination on the need for a national security policy for Canada. (See *Issue No. 1, Tuesday, April 25, 2006, of the committee's Proceedings for the complete text of the Order of Reference.*)

WITNESSES:

Alan S. Williams.

National Defence:

Brigadier-General A.J. Howard, Director General Operations, Strategic Joint Staff;

Colonel J.G.E. Tremblay, Director, Current Operations, Strategic Joint Staff.

In accordance with rule 92(2)(e), the committee considered its draft agenda.

At 11:04 a.m., the committee suspended.

At 11:05 a.m., the committee resumed in public in room 2.

Alan Williams made a presentation and answered questions.

At 12:50 p.m., the committee suspended.

At 12:55 p.m., the committee resumed in camera in room 7.

In accordance with rule 92(2)(e), the committee considered its draft agenda.

At 2:05 p.m., the committee suspended.

At 2:10 p.m., the committee resumed in public in room 2.

Brigadier-General A.J. Howard made a presentation and answered questions with Colonel J.G.E. Tremblay.

At 4:38 p.m., the committee suspended its sitting.

PROCÈS-VERBAUX

OTTAWA, le lundi 16 octobre 2006
(10)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense se réunit aujourd'hui, à huis clos, à 10 h 30, dans la salle 7 de l'édifice Victoria, sous la présidence de l'honorable Colin Kenny (*président*).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Atkins, Banks, Day, Kenny, Meighen, Moore et St. Germain., C.P. (7).

Aussi présents : De la Direction de la recherche parlementaire de la Bibliothèque du Parlement : Steven James, analyste; l'inspecteur Harold O'Connell, officier de liaison de la GRC; Barry Denofsky, conseiller à la sécurité nationale, et le capitaine de vaisseau Peter Hoes, agent de liaison du MDN.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le jeudi 27 avril 2006, le comité poursuit son examen relatif à la nécessité d'avoir une politique de sécurité nationale pour le Canada. (*Le texte complet de l'ordre de renvoi figure au fascicule n° 1 des délibérations du comité du mardi 25 avril 2006.*)

TÉMOINS :

Alan S. Williams.

Défense nationale :

Brigadier général A.J. Howard, directeur général des opérations, État-major interarmées stratégique;

Colonel J.G.E. Tremblay, directeur des opérations en cours, État-major interarmées stratégique.

Conformément à l'alinéa 92(2)e) du Règlement, le comité examine son ébauche d'ordre du jour.

À 11 h 4, la séance est interrompue.

À 11 h 5, le comité reprend ses travaux en séance publique dans la salle 2.

Alan Williams fait une déclaration puis répond aux questions.

À 12 h 50, la séance est interrompue.

À 11 h 55, le comité reprend ses travaux à huis clos dans la salle 7.

Conformément à l'alinéa 92(2)e) du Règlement, le comité examine son ébauche d'ordre du jour.

À 14 h 5, la séance est interrompue.

À 14 h 10, le comité reprend ses travaux en séance publique dans la salle 2.

Le brigadier général A.J. Howard fait une déclaration puis répond aux questions, aidé du colonel J.G.E. Tremblay.

À 16 h 38, la séance est interrompue.

At 4:40 p.m., the committee resumed its sitting in camera in room 7.

In accordance with rule 92(2)(e), the committee considered its draft agenda.

The following material was filed as exhibits with the Clerk:

- [Transport Canada, Assistant Deputy Minister, Safety and Security, Marc Grégoire, Follow up letter to appearance on October 2, 2006] (5900-1.39/N2-SS-1-7 28 "16")
- [Transport Canada, Infrastructure and Communities, Louis Ranger, Reply to question — June 19, 2006] (5900-1.39/N2-SS-1-7 28 "17")
- [National Defence, Strategic Joint Staff, Brigadier-General Alan Howard, Director General, Opening Remarks, October 16, 2006] (5900-1.39/N2-SS-1-7 28 "18")
- [Royal Canadian Mounted Police, Pierre-Yves Borduas, Follow up letter to telephone conversation] (5900-1.39/N2-SS-1-7 28 "19")
- [Minister of Public Safety and Emergency Preparedness, Hon. Stockwell Day, P.C., M.P., Follow up to appearance on June 19, 2006 by the Associate Deputy Minister of Public Safety and the President of the Canada Border Services Agency] (5900-1.39/N2-SS-1-7 28 "20")

At 4:55 p.m., the committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

OTTAWA, Monday, October 30, 2006
(11)

[English]

The Standing Senate Committee on National Security and Defence met this day in camera at 9:45 a.m. in room 7, Victoria Building, the Chair, the Honourable Colin Kenny, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Atkins, Banks, Kenny, Moore and St. Germain, P.C. (5).

In attendance: From the Parliamentary Research Branch, Library of Parliament: Steven James, Analyst; Barry Denofsky, National Security Advisor and Major-General (Ret'd) Keith McDonald, Senior Military Advisor.

Also present: The official reporters of the Senate.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on Thursday, April 27, 2006, the committee continued its examination on the need for a national security policy for Canada. (See *Issue No. 1, Tuesday, April 25, 2006, of the committee's Proceedings for the complete text of the Order of Reference.*)

À 16 h 40, le comité reprend ses travaux à huis clos dans la salle 7.

Conformément à l'alinéa 92(2)e) du Règlement, le comité examine son ébauche d'ordre du jour.

Les documents suivants sont déposés auprès de la greffière :

- [Transports Canada, sous-ministre adjoint, Groupe Sécurité et sûreté, Marc Grégoire, lettre de suivi au sujet de la comparution du 2 octobre 2006] (5900-1.39/N2-SS-1-7 28 « 16 »)
- [Ministère des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités, Louis Ranger, réponse à une question — le 19 juin 2006] (5900-1.39/N2-SS-1-7 28 « 17 »)
- [Défense nationale, État-major interarmées stratégique, le brigadier général Alan Howard, directeur général, déclaration d'ouverture, le 16 octobre 2006] (5900-1.39/N2-SS-1-7 28 « 18 »)
- [Gendarmerie royale du Canada, Pierre-Yves Borduas, lettre de suivi à une conversation téléphonique] (5900-1.39/N2-SS-1-7 28 « 19 »)
- [Ministre de la Sécurité publique et de la Protection civile, l'honorable Stockwell Day, C.P., député, suivi concernant la comparution du 19 juin 2006 du sous-ministre délégué de la Sécurité publique et du président de l'Agence des services frontaliers du Canada] (5900-1.39/N2-SS-1-7 28 « 20 »)

À 16 h 55, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

OTTAWA, le lundi 30 octobre 2006
(11)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense se réunit aujourd'hui, à huis clos, à 9 h 45, dans la salle 7 de l'édifice Victoria, sous la présidence de l'honorable Colin Kenny (*président*).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Atkins, Banks, Kenny, Moore et St. Germain, C.P. (5).

Également présents : De la Direction de la recherche parlementaire de la Bibliothèque du Parlement : Steven James, analyste; Barry Denofsky, conseiller à la sécurité nationale, et le major général (à la retraite) Keith McDonald, conseiller militaire principal.

Aussi présents : Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le jeudi 27 avril 2006, le comité poursuit son examen concernant la nécessité d'une politique de sécurité nationale pour le Canada. (*Le texte complet de l'ordre de renvoi figure au fascicule n° 1 des délibérations du comité du 25 avril 2006.*)

WITNESSES:*Canadian Air Transport Security Authority:*

Jacques Duchesneau, C.M., President and Chief Executive Officer;

Mark Duncan, Executive Vice-President and Chief Operating Officer;

Kevin McGarr, Vice-President and Chief Technology Officer.

Royal Canadian Mounted Police

Assistant Commissioner Raf Souccar, Federal and International Operations;

Chief Superintendent Mike Cabana, Federal and International Operations, Director General, Border Integrity.

In accordance with rule 92(2)(e), the committee considered its draft agenda.

At 10:10 a.m., the committee suspended.

At 10:15 a.m., the committee resumed in public in Room 2.

Jacques Duchesneau made a presentation and answered questions with Mark Duncan and Kevin McGarr.

At 11:50 p.m., the committee suspended.

At 11:55 p.m., the committee resumed in camera in Room 7.

In accordance with rule 92(2)(e), the committee considered its draft agenda.

At 12:00 p.m., the committee suspended.

At 12:10 p.m., the committee resumed in public in Room 2.

Assistant Commissioner Raf Souccar made a presentation and answered questions with Chief Superintendent Mike Cabana.

At 1:40 p.m., the committee suspended its sitting.

At 1:50 p.m., the committee resumed its sitting in camera in Room 705.

In accordance with rule 92(2)(e), the committee considered its draft report.

The following material was filed as exhibits with the Clerk:

- [CATSA, President and CEO, Jacques Duchesneau, Opening Remarks, October 30, 2006] (5900-1.39/N2-SS-1-7 28 "21")
- [RCMP, Assistant Commissioner Raf Souccar, Federal and International Operations, Opening Remarks, October 30, 2006] (5900-1.39/N2-SS-1-7 28 "22")

At 4:57 p.m., the committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

TÉMOINS :*Administration canadienne de la sûreté du transport aérien :*

Jacques Duchesneau, C.M., président et chef de la direction;

Mark Duncan, vice-président exécutif et chef des opérations;

Kevin McGarr, vice-président et chef de la technologie.

Gendarmerie royale du Canada :

Commissaire adjoint Raf Souccar, Opérations fédérales et internationales;

Surintendant principal Mike Cabana, Opérations fédérales et internationales, directeur général de l'intégrité des frontières.

Conformément à l'alinéa 92(2)e) du Règlement, le comité examine son ébauche de programme.

À 10 h 10, la séance est interrompue.

À 10 h 15, la séance reprend en public dans la salle 2.

Jacques Duchesneau fait une déclaration puis, aidé de Mark Duncan et Kevin McGarr, répond aux questions.

À 11 h 50, la séance est interrompue.

À 11 h 55, la séance reprend à huis clos dans la salle 7.

Conformément à l'alinéa 92(2)e) du Règlement, le comité examine son ébauche de programme.

À 12 heures, la séance est interrompue.

À 12 h 10, la séance reprend en public dans la salle 2.

Le commissaire adjoint Raf Souccar fait une déclaration puis, aidé du surintendant principal Mike Cabana, répond aux questions.

À 13 h 40, la séance est interrompue.

À 13 h 50, la séance reprend à huis clos dans la salle 705.

Conformément à l'alinéa 92(2)e) du Règlement, le comité examine son ébauche de rapport.

Les documents suivants sont déposés auprès de la greffière :

- [ACSTA, président et chef de la direction, Jacques Duchesneau, déclaration d'ouverture, 30 octobre 2006] (5900-1.39/N2-SS-1-7 28 « 21 »)
- [GRC, commissaire adjoint Raf Souccar, Opérations fédérales et internationales, déclaration d'ouverture, 30 octobre 2006] (5900-1.39/N2-SS-1-7 28 « 22 »)

À 16 h 57, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

OTTAWA, Monday, November 6, 2006

(12)

[English]

The Standing Senate Committee on National Security and Defence met this day in camera at 11:35 a.m. in room 7, Victoria Building, the Chair, the Honourable Colin Kenny, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Atkins, Banks, Day, Kenny, Meighen, Moore and Zimmer (7).

In attendance: From the Parliamentary Research Branch, Library of Parliament: Steven James, Analyst; Major-General (Ret'd) Keith McDonald, Senior Military Advisor; Barry Denofsky, National Security Advisor; Sergeant Richard Haye, RCMP Liaison Officer and Captain (N) John Gardam, DND Liaison Officer.

Also present: The official reporters of the Senate.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on Thursday, April 27, 2006, the committee continued its examination on the need for a national security policy for Canada. (See *Issue No.1, Tuesday, April 25, 2006, of the committee's Proceedings for the complete text of the Order of Reference.*)

WITNESS:

Hutchison Port Holdings

Gary D. Gilbert, Senior Vice-President — Americas.

In accordance with rule 92(2)(e), the committee considered its draft agenda.

It was moved that until and unless the propriety of the recent actions of Mr. Jeffrey Kroeker has been proven or disproven, he is not permitted to attend in camera meetings of the Standing Senate Committee on National Security and Defence.

The question being put on the motion, it was adopted.

At 12:00 p.m., the committee suspended.

At 12:05 p.m., the committee resumed in public in room 2.

Gary Gilbert made a presentation and answered questions.

In accordance with rule 92(2)(e), the committee considered its draft agenda.

The following material was filed as exhibits with the Clerk:

- [National Defence, Reply to question taken on notice at meeting of October 2, 2006] (5900-1.39/N2-SS-1-7 28 "23")
- [Hutchison Port Holdings, Senior Vice-President — Americas, Gary D. Gilbert, Powerpoint presentation — Maritime Security Challenges for Container Ports and Global Supply Chains] ((5900-1.39/N2-SS-1-7 28 "24")
- [Hutchison Port Holdings, Senior Vice-President — Americas, Gary D. Gilbert, Opening Remarks, November 6, 2006] (5900-1.39/N2-SS-1-7 28 "25")

OTTAWA, le lundi 6 novembre 2006

(12)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense se réunit aujourd'hui à huis clos, à 11 h 35, dans la salle 7 de l'édifice Victoria, sous la présidence de l'honorable Colin Kenny (*président*).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Atkins, Banks, Day, Kenny, Meighen, Moore et Zimmer (7).

Aussi présents : De la Direction de la recherche parlementaire de la Bibliothèque du Parlement : Steven James, analyste; le Mgén (à la retraite) Keith McDonald, conseiller militaire principal; Barry Denofsky, conseiller à la sécurité nationale; le Sgt Richard Haye, agent de liaison de la GRC, et le capitaine de vaisseau John Gardam, agent de liaison du MDN.

Également présents : Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le jeudi 27 avril 2006, le comité poursuit son examen relatif à la nécessité d'une politique de sécurité nationale pour le Canada. (*Le texte complet de l'ordre de renvoi figure au fascicule n° 1 des délibérations du comité du mardi 25 avril 2006.*)

TÉMOIN :

Hutchison Port Holdings :

Gary D. Gilbert, vice-président principal — Amériques.

Conformément à l'alinéa 92(2)e) du Règlement, le comité examine son ébauche de programme.

Il est proposé que tant que l'on n'aura pas fait la lumière sur les agissements récents de M. Jeffrey Kroeker, celui-ci ne sera pas autorisé à assister aux séances à huis clos du Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense.

La question, mise aux voix, est adoptée.

À 12 heures, la séance est interrompue.

À 12 h 5, la séance publique reprend dans la salle 2.

M. Gary Gilbert fait une déclaration puis répond aux questions.

Conformément à l'alinéa 92(2)e) du Règlement, le comité examine son ébauche de programme.

Les documents suivants sont déposés auprès de la greffière :

- [Défense nationale, réponse à un préavis de question, réunion du 2 octobre 2006] (5900-1.39/N2-SS-1-7 28 « 23 »)
- [Hutchison Port Holdings, vice-président — Americas, Gary D. Gilbert, présentation en Powerpoint — Maritime Security Challenges for Container Ports and Global Supply Chains] (5900-1.39/N2-SS-1-7 28 « 24 »)
- [Hutchison Port Holdings, vice-président principal — Americas, Gary D. Gilbert, déclaration d'ouverture, 6 novembre 2006] (5900-1.39/N2-SS-1-7 28 « 25 »)

- [Alan S. Williams, Book — *Reinventing - Canadian Defence Procurement*] (5900-1.39/N2-SS-1-7 28 “26”)

At 2:00 p.m., the committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

- [Alan S. Williams, Livre — *Reinventing — Canadians Defence Procurement*] (5900-1.39/N2-SS-1-7 28 « 26 »)

À 14 heures, le comité suspend ses travaux jusqu’à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

La greffière du comité,

Jodi Turner

Clerk of the Committee

EVIDENCE

OTTAWA, Monday, October 16, 2006

The Standing Committee on National Security and Defence met this day at 11:05 a.m. to examine and report on the national security policy of Canada.

Senator Colin Kenny (*Chairman*) in the chair.

[*English*]

The Chairman: Before we begin I would like to introduce the members of the committee. I will start with Senator Moore, from Halifax. He is a lawyer with an extensive record of community involvement. He served 10 years on the board of governors at St. Mary's University. He also sits on the Standing Senate Committee on Banking, Trade and Commerce, and on the Standing Joint Committee of the Senate and the House of Commons for the Scrutiny of Regulations.

To my right is Senator St. Germain from British Columbia. He has served in Parliament from 1983, first as a member of the House of Commons and then as a senator. He is the chair of the Standing Senate Committee on Aboriginal Peoples and he also sits on the Standing Joint Committee of the Senate and the House of Commons for the Scrutiny of Regulations.

On my left is Senator Tommy Banks from Alberta. He was called to the Senate following a 50-year career in the entertainment industry. He is the chair of the Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources.

Our committee has been mandated to examine security and defence and the need for a national security policy. We have produced 15 reports since 2001. Our most recent report, *Managing Turmoil, The Need to Upgrade Canadian Foreign Aid and Military Strength to Deal with Massive Change*, was released in the first week of October.

We have before us today Alan S. Williams. He joined the public service in 1972 and held a number of different positions throughout his 33-year career. In August of 1999 he was appointed Assistant Deputy Minister (Materiel) for the Department of National Defence. He was also the Canadian representative for the NATO conference on national armaments directors. In April 2005, Mr. Williams retired from the public service and is now president of the Williams Group providing expertise in areas of policy, programs and procurement.

He has written a book entitled *Reinventing Canadian Defence Procurement: A View from the Inside*. He is also a senior research fellow at Queen's University where he lectures on defence procurement.

Mr. Williams, welcome to the committee.

Alan S. Williams, as an individual: Thank you, Mr. Chairman, for inviting me here this morning. Defence procurement is a subject I am passionate about. I have devoted over 10 years to

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le lundi 16 octobre 2006

Le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense se réunit aujourd'hui à 11 h 5 pour étudier la politique de sécurité nationale du Canada et en faire rapport.

Le sénateur Colin Kenny (*président*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

Le président : Avant de commencer, j'aimerais présenter les membres du comité. Je vais commencer par le sénateur Moore, d'Halifax. Le sénateur Moore est un avocat qui a beaucoup travaillé au sein de la communauté. Il a été membre du conseil des gouverneurs de l'Université St. Mary's pendant 10 ans. Il est également membre du Comité sénatorial permanent des banques et du commerce et du Comité mixte permanent d'examen de la réglementation de la Chambre des communes et du Sénat.

À ma droite est le sénateur St. Germain, de la Colombie-Britannique. Il siège au Parlement depuis 1983, ayant été député à la Chambre des communes avant d'être nommé sénateur. Il est président du Comité sénatorial permanent des peuples autochtones et il siège également au Comité mixte permanent d'examen de la réglementation du Sénat et de la Chambre des communes.

À ma gauche, se trouve le sénateur Tommy Banks, de l'Alberta. Il a été nommé au Sénat après 50 ans de carrière dans l'industrie du divertissement. Il est président du Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles.

Notre comité a reçu le mandat d'étudier la sécurité et la défense et la nécessité d'avoir une politique nationale en matière de sécurité. Nous avons produit 15 rapports depuis 2001. Notre rapport le plus récent, s'intitule *Face aux turbulences : de la nécessité d'actualiser l'aide extérieure et la force militaire du Canada, en réponse aux changements d'envergure qui surviennent*, a été publié la première semaine d'octobre.

Nous recevons aujourd'hui Alan S. Williams. Il s'est joint à la fonction publique en 1972 et il y a occupé différents postes tout au long de sa carrière qui s'est échelonnée sur 33 ans. En août 1999 M. Williams a été nommé sous-ministre adjoint (Matériels) au ministère de la Défense nationale. Il a également été le représentant du Canada auprès de la Conférence des directeurs nationaux des armements de l'OTAN. En avril 2005, M. Williams a pris sa retraite de la fonction publique. Il est maintenant président de la société The Williams Groups qui offre des services d'experts-conseils en politiques, programmes et acquisitions.

Il est l'auteur d'un ouvrage intitulé *Reinventing Canadian Defence Procurement : A View from the Inside*. Il est en outre agrégé supérieur de recherche à l'Université Queen's où il donne des conférences sur l'approvisionnement militaire.

Monsieur Williams, bienvenue au comité.

Alan S. Williams, à titre personnel : Merci, monsieur le président, de m'avoir invité ici ce matin. L'approvisionnement militaire est un sujet qui me passionne. J'ai passé plus de 10 ans à

learning about and overseeing both Public Works and Government Services Canada and the Department of National Defence. Having seen first-hand and up close the tremendous dedication and commitment of our men and women in the military, I do not view this subject merely as an administrative exercise but rather one that, above all, must see to their security interests.

In spite of the recent proliferation of reports and recommendations, the process is still too lengthy and too costly. Why is this the case? I believe the answer lies in the fact that there has not been a clear understanding of the overall defence procurement process. As a result, isolated recommendations have been advanced rather than a comprehensive package of recommendations that addresses the complete system, and worse, these recommendations frequently tackle the perceived rather than the real weaknesses. For example, at a recent lecture on topics in defence management at Queen's University, I asked the students if they thought the following five statements were true or false: First, the bureaucratic defence procurement process is unresponsive; second, there is too much political interference in the defence procurement process; third, the major funding pressures in national defence are to pay salaries and benefits for military personnel and to acquire capital; fourth, it costs less to maintain new equipment than the equipment being replaced; and fifth, Canada is dependent upon others, especially the United States, for strategic lift capability. Perhaps not surprisingly, most of the students agreed with each statement. In fact, each of these statements is more false than true.

In my book, *Reinventing Canadian Defence Procurement: A View from the Inside*, I dispel these myths and provide a comprehensive description of the entire defence procurement process, including the legal and industrial frameworks as well as the core procurement process. For the sceptics or naysayers, I also provide a road map that shows how all 25 recommendations can be implemented within one year. In my brief comments this morning I will focus on the core procurement process. Of course, I look forward to discussing all areas following these comments.

If one overarching observation can be made, it is the lack of clear accountability at all levels in the process. By all levels I mean the parliamentary level, the ministerial level and the bureaucratic level. In the book, I quote an article from the *Ottawa Citizen* in which Anne McLellan, in addressing a specific defence procurement, refers to then Minister of National Defence, Bill Graham, and then Minister of Public Works and Government Services, Scott Brison, as the two ministers in charge of the procurement. She was right. With respect to defence procurement, ministers from these two departments are in charge. The problem is that whenever two ministers are in charge, neither is in charge. It is time to address this reality. Perhaps the most significant of my 25 recommendations is the creation of defence procurement

Travaux publics et Services gouvernementaux Canada et au ministère de la Défense nationale où j'ai beaucoup appris à ce sujet lorsque j'étais chargé de ce dossier. Ayant constaté de première main et de très près le dévouement et l'engagement extraordinaires de nos hommes et de nos femmes militaires, je ne considère pas l'approvisionnement militaire comme étant un simple exercice administratif mais plutôt une question qui, par dessus tout, doit tenir compte des questions très importantes qui doit assurer la sécurité de ces hommes et de ces femmes.

Malgré la prolifération récente de rapports et de recommandations, le processus est toujours trop lent et trop coûteux. Pourquoi? À mon avis, c'est parce qu'on ne comprend pas clairement le processus global d'approvisionnement militaire. Par conséquent, on a fait des recommandations isolées plutôt que présenter une série de recommandations globales concernant tout le système, et pire encore, ces recommandations sont souvent faites en vue de corriger des faiblesses perçues plutôt que les faiblesses réelles. Par exemple, lors d'une conférence récente sur la gestion militaire à l'Université Queen's, j'ai demandé aux étudiants si à leur avis les cinq énoncés suivants étaient vrais ou faux : premièrement, le processus d'approvisionnement militaire bureaucratique est insensible aux besoins; deuxièmement, il y a trop d'ingérence politique dans le processus d'approvisionnement militaire; troisièmement, les principales pressions sur le financement à la Défense nationale sont les salaires et les avantages sociaux du personnel militaire et l'acquisition; quatrièmement, il est moins coûteux de faire la maintenance du nouvel équipement que de le remplacer; et cinquièmement, le Canada dépend des autres pays, particulièrement des États-Unis, pour ce qui est de sa capacité de transport stratégique. Ce n'est peut-être pas surprenant, mais la plupart des étudiants étaient d'accord avec chacun de ces énoncés. En fait, chacun de ces énoncés est plutôt faux que vrai.

Dans mon livre, *Reinventing Canadian Defence Procurement: A View from the Inside*, je réfute ces mythes et je fournis une description complète de l'ensemble du processus d'acquisition de matériel de défense, y compris les cadres juridique et industriel ainsi que les règles de base. Pour les incrédules et les opposants, je fournis également un plan qui indique de quelle manière la totalité des 25 recommandations peuvent être mises en œuvre dans un délai d'un an. Dans mon bref exposé ce matin, je vais mettre l'accent sur le processus d'acquisition de base. Bien entendu, je suis disposé à discuter de tous ces éléments après mon exposé.

Si je devais faire une observation d'ordre général, je soulignerais l'absence de responsabilité claire à tous les niveaux du processus. Par niveau, j'entends le niveau parlementaire, le niveau ministériel et le niveau bureaucratique. Dans mon livre, je cite un article du *Ottawa Citizen* dans lequel Anne McLellan, au sujet de l'acquisition de matériel de défense, mentionne le ministre de la Défense nationale de l'époque, Bill Graham, et le ministre des Travaux publics et des Services gouvernementaux de l'époque, Scott Brison, comme étant les deux ministres responsables de l'acquisition. Elle avait raison, ce sont ces deux ministres qui sont responsables de l'acquisition du matériel de défense. Le problème est que lorsqu'il y a deux ministres responsables, aucun d'eux ne l'est vraiment. Il est temps de faire quelque chose à cet égard.

Canada, DPC, which would combine the procurement resources from the Department of National Defence and the contracting resources from Public Works and Government Services Canada to become the sole organization accountable for defence procurement. While I present five different governance models, I favour the one whereby DPC would report to the Minister of National Defence. Under this model, the Minister of National Defence is accountable for all elements of the procurement cycle from the preparation of the statements of requirements to the request for proposals, evaluation, contract signing and administration.

The benefits generated from such a model go well beyond clarifying accountability. Significant resource savings will result with the elimination of the overlap and duplication of the duties and responsibilities. My conservative estimate is in the range of 48 and 125 person-years, or annual savings of between \$4.8 million and \$12.5 million. Equally important, this model will alleviate a large skill-shortage problem that is becoming even more serious as the population ages. The process will be streamlined. When two departments are involved, the process moves only as fast as the slower of the two. In the book I cite one example where it took nine months for the Department of National Defence to negotiate a deal, and more than 21 months for Public Works and Government Services Canada to agree to it. While this may be an extreme case, the reality is that getting approvals through two channels rather than one channel takes extra time and, therefore, slows down the process.

This being true, two obvious questions arise. First, why was the process structured this way in the first place? Second, if it is so dysfunctional, why has it not been changed? To answer the first question, while PWGSC's oversight is designed to ensure integrity in the process, currently other mechanisms serve the same purpose: the Canadian International Trade Tribunal, the court system, the Auditor General of Canada, the media, and the general openness of our society, which helps to guard against any wilful manipulation of the defence procurement system. DND personnel are well aware of the dangers in operating with anything less than full openness, transparency and fairness. Another argument for the involvement of Public Works and Government Services Canada is its role as a common services agency, achieving government-wide savings. However, it is clear that in this case we are limiting ourselves to defence-specific goods and services with little or no potential saving benefits to other government departments.

Turning now to the second question, if the resulting benefits are a more streamlined process — cost savings, clarified accountability and simplified communications — and if there are no downside risks, why has this streamlining not been done

Parmi les 25 recommandations, la plus importante est peut-être la création d'un organisme chargé de l'acquisition du matériel de défense qui regrouperait les personnes chargées des acquisitions au ministère de la Défense nationale et celles qui sont chargées d'établir les marchés à Travaux publics et Services gouvernementaux Canada, et qui deviendrait le seul organisme chargé de l'acquisition du matériel de défense. Je présente cinq modèles de gouvernance différents, mais celui que je préfère est celui où ce nouvel organisme relèverait directement du ministre de la Défense nationale. Dans ce modèle, le ministre de la Défense nationale serait responsable de tous les éléments du cycle d'acquisition, de la préparation du cahier des charges à la publication des demandes de propositions, en passant par l'évaluation, la signature du marché et l'administration.

Les avantages d'un tel modèle ne se limitent pas à la clarification des responsabilités. L'élimination des chevauchements et du dédoublement des fonctions et des responsabilités permettrait de réaliser d'importantes économies. D'après mon estimation prudente, ces économies seraient de 48 à 125 années-personnes et de 4,8 à 12,5 millions de dollars par année. Ce qui est tout aussi important, ce modèle atténuerait le grave problème du manque des compétences qui ne fait que s'aggraver à mesure que la population vieillit. Ce processus sera rationalisé. Lorsque deux ministères doivent intervenir, le processus avance à la rapidité du ministère le plus lent. Dans mon livre, je cite un exemple où il a fallu neuf mois pour que le ministère de la Défense nationale négocie un marché et plus de 21 mois pour que Travaux publics et Services gouvernementaux Canada donne son approbation. C'est peut-être un cas extrême, mais le fait est que l'obtention d'approbations par deux filières plutôt qu'une seule prend plus de temps et ralentit donc le processus.

Cela étant, il y a deux questions évidentes qui se posent. Premièrement, pourquoi a-t-on structuré le processus de cette façon au départ? Deuxièmement, s'il est à ce point dysfonctionnel pourquoi ne l'a-t-on pas modifié? En réponse à la première question, alors que la supervision de TPSGC vise à assurer l'intégrité du processus, il existe à l'heure actuelle d'autres mécanismes qui ont le même objectif : le Tribunal canadien du commerce extérieur, le système judiciaire, le Bureau du vérificateur général du Canada, les médias, et l'ouverture générale de notre société, qui contribuent à empêcher toute manipulation délibérée du système d'acquisition du matériel de défense. Le personnel du MDN est bien conscient des dangers qu'il y a à ne pas être entièrement ouvert, transparent et équitable dans ces activités. Un autre argument pour l'intervention de Travaux publics et Services gouvernementaux Canada est son rôle en tant qu'organisme de service commun qui permet de réaliser des économies à l'échelle du gouvernement. Toutefois, il est clair que dans le cas qui nous intéresse, il s'agit uniquement de biens et de services qui ne servent qu'à la Défense et qu'il n'y a guère d'économies pour les autres ministères.

Passons maintenant à la deuxième question. Si les avantages d'un tel modèle sont de rationaliser le processus, de réaliser des économies, d'éclaircir les responsabilités et de simplifier les communications, et s'il n'y a pas de risque, pourquoi ne l'a-t-on

before? It is not because the suggestion has not been made. The House of Commons Standing Committee on National Defence and Veterans' Affairs, SCNDVA, and a report from John McCallum's advisory committee both suggested that this idea be examined. Unfortunately, at times there can be a great deal of turf protection in the public service and without the support of all players, the concept could not be advanced. That is why I make the point in the book that if DPC and other recommendations are to be implemented, a clear and unequivocal direction must be given to that effect.

Strengthened accountability demands not only clearly defined roles but also appropriate performance reporting. It is not surprising today that one continually hears about a procurement process that takes 5.8 years because this data is the only data being made public. Yet this data comes from a study based upon data from the late 1990s. More up-to-date information is necessary on the current procurement cycle times and the causes of any delays, whether the causes are the politicians in providing approvals, the military in defining their statement of requirement, the bureaucrats in working the system or the contractors in delivering on their obligations. I am convinced that implementing the recommendations to establish DPC, instituting performance reporting and continuing to introduce the wide range of best practices that has already begun will shorten the acquisition cycle by at least 40 per cent from over 15 years to nine years or less. In essence, that cycle translates as follows: up to two years for the military to define their requirements, up to two years to enter into a contract and up to five years to complete delivery of the equipment.

With respect to accountability, I would be remiss if I did not comment on the virtual absence of accountability by Parliament. Annual DND expenditures for capital acquisition and capital support receive little or no review by any standing committee. There is no rigor to the questions posed by committee members. I would typically prepare more than 50 hours for a three-hour appearance before a committee, yet the questions were often off topic or, if on topic, they were superficial. Witnesses should be interviewed prior to their appearances so that committee members can gain a better understanding of the positions of witnesses and can focus their questions better.

While a senior public servant, I always rationalized that the only reason governments did not act was because they were not provided with the necessary information. This committee has the information and now has the opportunity to wield its influence to help ensure that we act upon the recommendations and do the right thing by the men and women in the military.

pas déjà adopté? Ce n'est pas parce que personne ne l'a suggéré avant aujourd'hui. Le Comité permanent de la Défense nationale et des anciens combattants de la Chambre des communes, le CPDNAC, ainsi que le comité consultatif de John McCallum ont tous deux proposé que cette idée soit examinée. Malheureusement, il arrive parfois que les fonctionnaires refusent de céder de leurs responsabilités, et sans l'appui de tous les intervenants, cette idée ne pouvait pas avancer. C'est pourquoi, dans mon livre, je dis que la création d'un organisme d'acquisition du matériel de défense et la mise en œuvre de mes autres recommandations nécessiteront une directive claire et sans équivoque à cet effet.

Une responsabilité renforcée exige non seulement que les rôles soient clairement définis mais également des rapports du rendement adéquats. Il n'est pas surprenant aujourd'hui qu'on entende continuellement parler d'un processus d'acquisition qui prend 5,8 ans puisque ce sont les seules données qui sont rendues publiques. Or, ces données sont tirées d'une étude pour laquelle on a utilisé des données de la fin des années 90. Il faut des renseignements plus à jour sur le temps que prend le cycle d'acquisition actuel et les causes de tout retard, que ce soit le temps que prennent les politiciens à donner les approbations nécessaires, ou le temps qu'il faut aux militaires pour établir leur cahier des charges, ou aux bureaucrates pour appliquer les règles du système ou aux entrepreneurs pour livrer la marchandise. Je suis convaincu que la mise en œuvre des recommandations visant la création d'un organisme unique, de l'établissement de rapports sur le rendement et de l'adoption continue de toute une gamme de pratiques exemplaires, ce qui se fait déjà, contribueront à raccourcir d'environ 40 p. 100 le cycle d'acquisition qui passerait ainsi de 15 ans à 9 ans ou moins. Essentiellement, ce cycle se traduit ainsi : jusqu'à deux ans pour l'établissement du cahier des charges par les militaires, jusqu'à deux ans pour négocier et signer un mandat et jusqu'à cinq ans pour la livraison complète de l'équipement.

Au sujet de la responsabilité, j'aurais tort de ne rien dire au sujet de l'absence quasi totale de responsabilité du Parlement. Les dépenses annuelles du MDN au titre des immobilisations et du soutien des immobilisations ne sont pratiquement jamais examinées par un comité permanent. Les membres du comité ne sont pas rigoureux dans les questions qu'ils posent. En général, je passais plus de 50 heures à me préparer pour une comparaison de trois heures devant le comité où les questions étaient souvent sans pertinence ou superficielles. Il faudrait interviewer les témoins avant leur comparution afin que les membres du comité comprennent mieux les positions des témoins et qu'ils puissent mieux cibler leurs questions.

Lorsque j'étais haut fonctionnaire, je me disais que la seule raison pour laquelle les gouvernements n'agissent pas c'est qu'on ne leur fournit pas l'information nécessaire. Votre comité a l'information et a maintenant l'occasion d'exercer son influence pour que les recommandations soient mises en œuvre et que nous prenions des décisions qui sont dans l'intérêt des hommes et des femmes des Forces canadiennes.

Mr. Chairman, senators, thank you very much for this opportunity to share my thoughts. I will be pleased to take your questions.

The Chairman: Thank you. I want the record to show that I interviewed you over breakfast not long ago to gain some sense of your views. On that one topic, not only are there real costs involved but also the availability of many senior officials simply is not there. Frequently, parliamentarians are unable to hear from senior officials when they make their requests. It is a double burden when they ask that staffers spend time with senior officials. Certainly, in a perfect world we would like to depose everyone first. Nobody likes to ask a question when they do not know the answer.

Having said that, it is wishful thinking to suggest that senior government officials will be available twice, once in private and in camera for an examination, and second, with the lights on and media coverage in the committee room. That is a challenging order.

Mr. Williams: May I comment on that?

The Chairman: Yes, please.

Mr. Williams: If that is the case, then something is dramatically wrong with the public service. When I was Assistant Deputy Minister I took it as a requirement of democracy when people asked me to appear and to explain what we were doing. I am not aware that any of my colleagues might feel differently about that. I would be truly disappointed to learn that when you asked ADMs from any government department to appear they would shy away. I know that most of my colleagues feel the same way that I do: it is our duty and obligation to come before parliamentary committees to explain things as often as we need to do so. That is a big part of being a senior public servant. I never heard a deputy minister or a minister tell me not to appear before such a committee. To the contrary, they knew that by my going everyone could have a better understanding and, therefore, make better decisions. It would be disappointing and, frankly, I would not tolerate public servants shying away when asked to appear before a parliamentary committee. There cannot be any reason for them to dismiss such an obligation.

The Chairman: Frequently, committees can only meet on certain days. Public servants have commitments so the combination of the two moves the schedule back to a time where it does not work for the committee's work plan. With respect to trying to organize, what you suggest would be the ideal. In many cases, we discuss questions ahead of time with ministers or senior officials. To expect it to happen on a regular basis is challenging, not necessarily because people are being obstinate or trying to hide the truth but simply because they tend to have schedules that are not always compatible with parliamentary schedules.

Monsieur le président, honorables sénateurs, je vous remercie beaucoup de m'avoir donné cette occasion de vous faire part de mes idées. Je serai heureux de répondre à vos questions.

Le président : Merci. Je tiens à ce que le compte rendu indique que je vous ai interviewé lors d'un petit déjeuner il n'y a pas très longtemps afin de me faire une idée de vos points de vue. À ce sujet, non seulement cela implique des coûts réels mais de nombreux hauts fonctionnaires ne sont tout simplement pas disponibles. Souvent, c'est en vain que les parlementaires invitent les hauts fonctionnaires. C'est un double fardeau lorsqu'ils demandent que les employés passent du temps avec les hauts fonctionnaires. Bien sûr, dans un monde idéal, nous pourrions interviewer tout le monde auparavant. Personne n'aime poser une question sans en connaître les réponses.

Cela dit, c'est rêver en couleur que de penser que les hauts fonctionnaires seront disponibles deux fois, une fois pour une réunion en privé à huis clos et une deuxième fois en séance publique sous les feux des caméras. Ce serait beaucoup demander.

M. Williams : Puis-je faire une observation à ce sujet?

Le président : Je vous en prie.

M. Williams : Si c'est le cas, il y a quelque chose qui cloche terriblement à la fonction publique. Lorsque j'étais sous-ministre adjoint, j'estimais que dans une démocratie, lorsqu'on me demandait de comparaître pour expliquer ce que nous faisons, c'était mon devoir de le faire. Que je sache, aucun de mes collègues ne pensait autrement. Je serais vraiment déçu d'apprendre que des SMA de n'importe quel ministère cherchent à se défilier lorsque vous les invitez. Je sais que la plupart de mes collègues pensent comme moi : c'est notre devoir et notre obligation de comparaître devant les comités parlementaires pour expliquer ce que nous faisons aussi souvent qu'il le faut. C'est une des principales responsabilités d'un haut fonctionnaire. Jamais un sous-ministre ou un ministre ne m'a demandé de ne pas comparaître devant un comité parlementaire. Bien au contraire, ils savaient que ma comparution permettrait à tout le monde de mieux comprendre et donc, de prendre de meilleures décisions. Ce serait décevant et, franchement, je ne tolérerais pas que des fonctionnaires se défilent lorsqu'ils sont invités à comparaître devant un comité parlementaire. Ils n'y ont aucune raison pour laquelle ils pourraient se soustraire à cette obligation.

Le président : Souvent, les comités peuvent se réunir seulement certains jours. Les fonctionnaires ont des engagements et parfois il est impossible de prévoir une réunion qui coïncide avec le plan de travail du comité. Ce que vous suggérez serait idéal sur le plan de l'organisation. Dans bien des cas, nous discutons de questions d'avance avec les ministres ou les hauts fonctionnaires. C'est difficile d'imaginer que cela pourrait se faire régulièrement, pas nécessairement parce que les gens sont entêtés ou qu'ils essaient de cacher la vérité, mais simplement parce qu'ils ont un emploi du temps qui n'est pas toujours compatible avec les horaires parlementaires.

Mr. Williams: I would make two points. One which I mentioned in the book is that committees should spend more time developing strategic plans. Plans always change, but if, for instance, when you talk about defence procurement, a committee such as SCNDVA could set out its agenda in the beginning of the year to say it will look at the \$4 billion that is spent, plus or minus on materiel, and look at these two or three major projects. That will be the agenda for this year; the committee cannot look at all the projects. Let the committee look at strategic issues as to how these requirements marry with the defence policy objective, and schedule these things over the next couple of months to better allow the appropriate senior people to appear.

Schedules are crammed at times, but if public servants know in a month or two that they will be required to appear, then it is fair to ask those public servants to safeguard that time, even if things change.

The Chairman: Committees do precisely that. This committee does exactly that before it receives a budget. A work plan is prepared, and the committee adopts the budget and the work plan at the same time. The committee would not look at a budget if it did not have a work plan. That is laid out.

Having said that, the committee also leaves time in the work plan in case someone writes a good book. It wants to be able to seize that opportunity.

We also find, however, that extraordinary delays come from government. We waited over eight months for answers to questions in our next report. We say "wow," but a government changed, and a new set of officials wanted to run the answers by the new government. It was not entirely unreasonable, but from the perspective of the committee, it is not a straightforward matter. Committees also do not stand up immediately when a Parliament comes back. On average, it takes Parliament about 60 days before a committee has an order of preference, is funded and is ready to go.

Mr. Williams: That is a reality.

The Chairman: There are realities.

Senator St. Germain: Mr. Williams, you make the recommendation that one minister be responsible as opposed to two ministries or one, and you say defence procurement Canada should be established.

I gather you have done extensive study on this particular file. What are other countries doing in the G8 or the G7, or whatever number it is at the moment? It would be interesting to know. Have you researched this and could you inform the committee what your research has provided?

Mr. Williams: The easier question to answer is which, if any, countries do it the way we do, and the answer is none. The U.K. has its Defence Procurement Agency. Australia has its Defence Materiel Organization. The U.S. is a whole different size, where the army, navy and air force each do their own procurement.

M. Williams : J'aimerais dire deux choses. Comme je le mentionne dans mon livre, les comités devraient passer plus de temps à élaborer des plans stratégiques. Les plans sont toujours modifiés mais, si, par exemple, lorsque le CPDNAC s'apprête à étudier l'acquisition du matériel de défense, et s'il pouvait établir son programme au début de l'année en annonçant qu'il va examiner les 4 milliards de dollars environ qui sont dépensés pour l'achat de matériel, et qu'il va examiner deux ou trois grands projets. Ce serait son programme pour l'année; le comité ne peut pas examiner tous les projets. Que le comité examine les questions stratégiques sur l'intégration de ses besoins aux objectifs de la politique de défense, et qu'il prévoie mener cette étude au cours des prochains mois afin de permettre aux hauts fonctionnaires compétents de comparaître.

Parfois les horaires sont très chargés, mais si les fonctionnaires savent un mois ou deux d'avance qu'ils devront comparaître, le comité a tout à fait le droit de demander à ces fonctionnaires de réserver ce temps, même si les choses changent.

Le président : C'est précisément ce que font les comités. Notre comité fait exactement cela avant de recevoir son budget. Nous préparons un plan de travail et nous adoptons le budget et le plan de travail en même temps. Le comité n'examinerait pas un budget sans avoir un plan de travail. Tout est énoncé.

Cela dit, le comité doit également se réserver du temps dans son plan de travail au cas où quelqu'un écrirait un bon livre. Il veut pouvoir profiter de cette occasion.

Toutefois, nous constatons également des retards extraordinaires de la part du gouvernement. Nous avons attendu plus de huit mois pour obtenir des réponses aux questions que nous posons dans notre prochain rapport. Nous trouvons cela long, mais il y a eu un changement de gouvernement, et de nouveaux hauts fonctionnaires qui veulent présenter les questions au nouveau gouvernement. Ce n'est pas tout à fait déraisonnable, mais du point de vue du comité, ce n'est pas une affaire si simple. En outre, les comités ne sont pas créés dès le retour du Parlement. En moyenne, il faut environ 60 jours avant qu'un comité reçoive un ordre de renvoi, des fonds et qu'il soit prêt à fonctionner.

M. Williams : C'est un fait.

Le président : C'est la réalité.

Le sénateur St. Germain : Monsieur Williams, vous recommandez qu'il y ait un seul ministre responsable plutôt que deux et vous dites qu'il faudrait créer un organisme d'acquisition du matériel de défense.

Je suppose que vous avez longuement étudié cette question. Que font les autres pays du G8 ou du G7, je ne sais plus où ils en sont? Ce serait intéressant de le savoir. Avez-vous fait cette recherche et pouvez-vous nous informer des résultats de cette recherche?

M. Williams : Il est plus facile de répondre à la question de savoir quels pays fonctionnent comme nous le faisons, et la réponse est qu'il n'y en a aucun. Le Royaume-Uni a une agence d'acquisition du matériel de défense. L'Australie a une organisation du matériel de défense. Aux États-Unis, l'échelle

However, in none of these cases do you find that the group responsible for developing the specifications and doing the process is separate from the group that is doing the contracting. You do not find that in any case. Whoever is accountable is accountable. Whatever organizational structure they have in the organizations I looked at, we are the only one that has this separation of duties. That means you have resources that overlap as well as duplication because all have their own mandate. If you visit a company, people from both organizations go, and the overhead is more. It obfuscates accountability, and the savings I have talked about are the tip of the iceberg. I am sure you can do more than that, but to be conservative I am saying about 50 to 100 people.

It is not just the savings. You should not minimize \$10 million savings a year—that is taxpayers' money—but both organizations suffer a significant skills shortage right now. Each hires from the other. Each has huge gaps it cannot fill. If you look at the demographics, one third of the requisite skilled people are over 55, and two thirds are over 45. It will get worse.

The other benefit is that with one organization requiring fewer people, you can address the skills shortage problem as well.

Senator St. Germain: If you set up one defence procurement Canada department, how do you deal with conflicting interests? I am a former air force pilot. You said, if I heard you clearly, that in the U.S. each organization has its own procurement department. How would you deal with this and deal with the priorities of each department in Canada: air force, army and navy?

Mr. Williams: You would do it no differently than you do it today. If we look at the bureaucratic responsibilities and accountabilities within the Department of National Defence today, the military alone is accountable for setting priorities and determining its needs. We have the strategic capability investment plan, SCIP, and we are hoping to have their defence procurement plan soon. Therefore, the military alone will determine its needs as it does today. Then, instead of having two departments take those requirements and usher them through the system, that agency would be accountable to do it. Therefore, there is no difference in terms of the military role before and after.

Senator St. Germain: Having been a minister of the Crown, one thing has always intrigued me, which was the devolution of airports, when I was Minister of Transport. It was something that was passed over by the department. When the Prime Minister asked me to take over the ministry, he said, "What areas will you work in? What would you like to work in?" I said air, because of my background, and I also picked coast guard because of the helicopters and so forth. At the time, three ministers had gone through that present administration, and no devolution had taken

est totalement différente et l'armée, la marine et l'aviation s'occupent de leurs propres acquisitions. Cependant, dans aucun de ces pays il n'y a deux groupes, l'un chargé de l'élaboration du cahier des charges et l'autre chargé de la passation du marché. Cela n'existe pas. Quelle que soit la structure organisationnelle que j'ai examinée, nous sommes les seuls à séparer ces fonctions. Cela veut dire qu'il y a un chevauchement de ressources et un double emploi puisque chacun a son propre mandat. Des fonctionnaires des deux groupes doivent rendre visite aux entreprises et cela fait augmenter les frais généraux. Ça obscurcit les responsabilités et les économies dont je vous parlais ne sont que la pointe visible de l'iceberg. Je suis sûr que vous pouvez faire encore mieux, mais j'ai voulu être prudent en parlant de 50 à 100 personnes.

Il ne s'agit pas uniquement d'économies. Il ne faut pas sous-estimer les 10 millions de dollars d'économies par an — c'est l'argent des contribuables — mais les deux organismes souffrent d'une pénurie importante de main-d'œuvre qualifiée, en ce moment. Chacune embauche les employés de l'autre. Chacune a énormément de postes à combler. Si vous regardez les données démographiques, vous observerez qu'un tiers des employés qualifiés ont plus de 55 ans et les deux tiers plus de 45. Et cela ne va pas en s'améliorant.

L'autre avantage, c'est qu'un seul organisme exigerait moins d'employés, et vous pouvez donc régler le problème de la pénurie du même coup.

Le sénateur St. Germain : Si l'on crée un service des acquisitions de défense du Canada, comment allez-vous concilier les intérêts divergents? Je suis un ancien pilote de la force aérienne. Si je vous ai bien compris, vous dites qu'aux États-Unis, chaque organisme a son propre service des acquisitions. Comment faites-vous pour tenir compte des priorités à la fois des forces aériennes, de l'armée et de la marine, au Canada?

M. Williams : On fonctionnerait de la même façon qu'on le fait aujourd'hui. Si vous regardez les responsabilités bureaucratiques et la reddition de comptes au sein du ministère de la Défense nationale aujourd'hui, vous verrez que l'armée est la seule responsable de la détermination de ses priorités et de ses besoins. Nous avons le Plan stratégique d'investissement dans les capacités, le PSIC, et nous espérons avoir un plan des acquisitions du matériel de défense sous peu. Par conséquent, ce sera l'armée et uniquement l'armée qui décidera de ses besoins, comme c'est le cas aujourd'hui. Ensuite, plutôt que les deux ministères examinent ces exigences et les mettent à exécution, ce serait cette agence qui en serait chargée. Par conséquent, ça ne change rien au rôle de l'armée.

Le sénateur St. Germain : J'ai déjà été ministre de la Couronne, et une des choses qui m'a toujours intrigué, lorsque j'étais ministre des Transports, c'est le transfert des responsabilités des aéroports. Aucun ministère ne voulait en assumer la responsabilité. Lorsque le premier ministre m'a demandé de me charger de ce portefeuille, il m'a dit : « Quels domaines vous intéresse? Dans quoi voulez-vous travailler? J'ai répondu le domaine aérien, compte tenu de mon expérience, et j'ai aussi choisi la Garde côtière, à cause des hélicoptères, etc. À l'époque, trois ministres avaient eu ce

place. Control had to be taken, and I had to ask for a point person to deal with it, but this was a directive from the Prime Minister.

What role do you see the government playing in establishing the strategic needs of the military from a cabinet and a prime ministerial level?

Mr. Williams: That is an interesting question. That is not directly in my domain. Let me make that clear.

There is a big section about the military-civilian balance and roles for each. When I was in the Department of National Defence, I made it clear that I would take the priorities that they developed. It was not up to me to challenge the military's priority. Within the process, as I see it unfolding when you talk about the minister, ministers have had and do have a role to play.

This government has certainly put the strategic air lift among its top priorities, whether or not it happens to be in the top priorities of the military. Previous governments, too, have had their pet projects.

What happens pragmatically is that the military develops its own priorities, works on getting the minister comfortable with them, the minister asks legitimate questions about them, and together they come up with a consensus that meets the military needs while also addressing the political requirements. That is how the process unfolds typically. There is give and take on both sides.

I wish to make another point that is not directly related. You talked about political direction. I cannot overstate the fact that one of two things will happen with this book, as far as I am concerned. Either the government will give it to the bureaucrats to study again, in which case nothing happens for the reasons I have talked about; or the government says it is time to put our men and women first: The answers are in front of us, and let us act; this is not an option bureaucracy; we will do this; here is the road map; and the timetable is laid out.

We have talked about the governance models. The plan lays out a time to discuss which model you want. There should be no debate about whether we do it. If we do, the same thing will happen over the next year that has happened for the last 10 years. We will continue to study and study. I do not think that is fair to our men and women.

Senator St. Germain: Have you thought of giving this to the Prime Minister?

Mr. Williams: Yes.

Senator St. Germain: In the case of devolution of the airports, the Prime Minister said, "Gerry, get it done." That was the instruction, and it was done. If something like this is of absolute necessity in our system, this is where it must go, with the support of committees like this.

portefeuille et il n'y avait eu aucune déconcentration des responsabilités. Il fallait prendre tout cela en main et j'ai demandé de traiter avec une personne-ressource, mais c'était une directive du premier ministre.

À votre avis, quel rôle doit jouer le gouvernement dans la détermination des besoins stratégiques de l'armée au conseil des ministres et au Cabinet du premier ministre?

M. Williams : C'est une question intéressante. Ce n'est pas précisément mon domaine, que ce soit bien clair.

Mon livre comprend une grande partie sur l'équilibre militaire-civil et les rôles de chacune de ces entités. Lorsque j'étais au ministère de la Défense nationale, j'ai dit clairement que j'allais étudier les priorités de chacun. Il ne m'appartenait pas de remettre en question les priorités de l'armée. Dans le cadre de ce processus, à mon sens, les ministres avaient et ont toujours un rôle à jouer.

Le gouvernement actuel a clairement fait du transport aérien stratégique une de ses priorités, qu'il s'agisse ou non des priorités de l'armée. Les gouvernements précédents avaient eux aussi leurs projets de prédilection.

Ce qui se passe, sur le plan pragmatique, c'est que l'armée établit ses propres priorités, essaye de mettre le ministre de son côté, puis le ministre pose des questions légitimes sur ces priorités et ensemble, ils arrivent à un consensus qui répond aux besoins de l'armée et aux exigences politiques. En général, c'est ainsi que ça marche. Il y a des compromis des deux côtés.

J'aimerais ajouter quelque chose qui n'est pas directement lié à ce sujet. Vous avez parlé de directives politiques. Je ne peux trop insister sur le fait qu'à mon avis, il y a deux conséquences possibles à votre livre. Soit le gouvernement demande à ses bureaucrates de faire de nouveau leurs devoirs, auquel cas les choses ne changeront pas pour les raisons que j'ai mentionnées, soit le gouvernement décide qu'il est temps de faire passer les soldats avant tout : nous avons les réponses sous les yeux, il ne reste qu'à agir; il n'est pas question de choix; nous allons le faire; voici notre plan d'action; voici nos échéances.

Nous avons parlé de modèles de gouvernance. Le plan prévoit une période pour discuter du modèle que l'on préconise. On ne devrait pas débattre sur le fait d'agir ou non. Sinon, on observera au cours de l'année qui vient la même chose que ces 10 dernières années. Nous allons continuer à accumuler des études. Or, je ne pense pas que ce soit juste envers nos soldats.

Le sénateur St. Germain : Avez-vous pensé à remettre votre livre au premier ministre?

M. Williams : Oui.

Le sénateur St. Germain : Dans le cas du transfert des responsabilités des aéroports, le premier ministre m'a dit : « Gerry, occupe-toi de cela ». C'était mes instructions, et c'est ce que j'ai fait. S'il s'agit de quelque chose d'absolument nécessaire dans notre système, c'est ce que nous devons faire, avec le soutien de comités comme celui-ci.

Mr. Williams: I have no doubt about it. That is what I state in the book, namely, that the Prime Minister, in his mandate letters to the ministers, must direct them to do this and not ask them how to streamline the process. I found five typos in the book. Once they are corrected, we will send a copy to the Prime Minister.

The Chairman: When does the clock start? Does it start after the defence capabilities plan is announced or when the staff group first starts working on a project? We have had it described to us that the clock starts with a glint in someone's eye somewhere.

Mr. Williams: With regard to procurement?

The Chairman: Yes.

Mr. Williams: The clock starts once the government gives approval.

The Chairman: In terms of how long it takes for a project to go ahead, you suggest that even if the department has been working on it for a couple of years, that does not count?

Mr. Williams: It counts in terms of making people aware of what has gone on. The helicopter is the best example of that. Year after year people talked about when this thing will go. As I pointed out in the book, when I appeared before the Senate Committee of the Whole, I think Senator Forrestall asked me when this started and I said I did not know. He said it was 1978.

Senator Meighen: Senator Stratton said that.

Mr. Williams: Both of them were asking questions for a good part of the day.

If we take a major procurement like helicopters or joint support ships, there should be an annual report that looks at the acquisition time frame: where we are in the process and clearly denoting delays or things that are stagnant. I have listed four different areas that we should colour code. If the government has given approval but the military is still finalizing the statement of requirements, and that is continuing, we know that is where to focus. If the government has not yet given approval and the timeline is dragging on, do not blame the bureaucrats, because, frankly, until the government says they can go, they cannot go.

As I mentioned in the book, I think it was December 17, 2003 when Minister David Pratt gave the go-ahead on the helicopters finally, and within two years we had a contract. Work was done before that in parallel, in any case. The public must know the causes for the delay and the status. I would reflect all of that in a public document.

The Chairman: Can we really be that simple about it? We can think of major projects where there was clearly an interest in the department, but the government of the day did not want to move on the issue and then we bought the equipment second-hand too

M. Williams : Sans aucun doute. C'est exactement ce que je dis dans mon livre, c'est-à-dire que le premier ministre, dans ses directives aux ministres, doit leur dire de le faire et non pas leur demander comment uniformiser le processus. J'ai trouvé cinq coquilles dans mon livre. Une fois qu'elles seront corrigées, j'en enverrai un exemplaire au premier ministre.

Le président : À partir de quand lance-t-on le chronomètre? Est-ce qu'on commence à compter une fois que le plan des capacités de défense est annoncé ou quand le personnel commence à travailler sur un projet? On nous dit que le chronomètre est lancé au moment où l'idée se forme dans l'esprit de quelqu'un quelque part.

M. Williams : Vous parlez des acquisitions?

Le président : Oui.

M. Williams : Le chronomètre est lancé une fois que le gouvernement a donné son feu vert.

Le président : En ce qui concerne la durée de lancement d'un projet, vous avez dit que même si le ministère travaille déjà sur ce projet depuis deux ans, ça ne compte pas?

M. Williams : Ça compte, dans la mesure où l'on a déjà sensibilisé le personnel à ce projet. Les hélicoptères sont un bon exemple. Année après année, on se demandait quand ce projet aboutirait. Comme je le dis dans mon livre, lorsque j'ai comparu au comité plénier du Sénat, je crois que c'est le sénateur Forrestall qui m'a demandé à quand remontait ce projet et j'ai répondu que je n'en savais rien. Il a dit qu'il datait de 1978.

Le sénateur Meighen : C'était le sénateur Stratton.

M. Williams : Les deux sénateurs m'ont interrogé pendant une bonne partie de la journée.

Dans les projets d'envergure, comme celui des hélicoptères ou celui des navires de soutien interarmées, il devrait y avoir un rapport annuel sur les échéances des acquisitions. Il faudrait savoir où nous en sommes dans le processus, quels projets sont en retard ou n'avancent pas. J'ai établi une liste de quatre différents domaines auxquels on devrait faire correspondre une couleur. Si le gouvernement a donné son approbation mais que l'armée est toujours en train de finaliser son énoncé des exigences, alors nous savons sur quoi nous concentrer. Si le gouvernement n'a pas encore donné son approbation et que le projet prend du retard, il ne faut pas accuser les fonctionnaires, parce qu'honnêtement, tant que le gouvernement n'a pas donné son feu vert, ils ne peuvent rien faire.

Comme je le dis dans mon livre, je crois que c'est le 17 décembre 2003 que le ministre David Pratt a donné le feu vert au projet des hélicoptères et finalement, deux ans plus tard, nous avions le contrat. Quoi qu'il en soit, les fonctionnaires avaient travaillé sur le projet entre-temps. Le public doit connaître les raisons des retards et doit savoir où en est le projet. Je pense qu'il faudrait refléter tout cela dans un document public.

Le président : Est-ce vraiment si simple? Il y a plusieurs projets majeurs qui me viennent à l'esprit pour lesquels le ministère avait montré un intérêt mais que le gouvernement ne voulait pas faire progresser et par la suite, nous avons acheté de l'équipement

late. I cannot tell in my mind when that project really started. We all know now that I am talking about submarines. At some point, someone decided that we needed a replacement for the existing submarines. Is that the true starting point? By your definition, the true starting point would be many months or, in this case, years later.

Mr. Williams: I think that question is worthy of examination. There is a specific process whereby once there is a needs identification approval, the process officially starts within the bureaucracy. One could use that approval as a touch point, but one must understand what is happening. If we use that point, which is legitimate from the bureaucratic standpoint, the work on maritime helicopters started at this particular point but was delayed and delayed because there was no approval.

My point is that you can spend some time deciding what the beginning point is, but whatever you decide will be a lot better than what you have today. As long as you try to be consistent and explain things, you will be better off, especially if delays are annotated.

I am convinced that if you have a benchmark of nine years or less to do something, nine years being the outer limit — two years for the requirements, two years to sign the contract and five years to deliver — you can identify the right starting point. If you know that you have not yet received approval, you can colour-code something, “waiting for approval.” Right now, we have the worst of all worlds. For example, the United States and the U.K. can tell us what percentage of delay there is in their cases. One is 14 per cent and one is 6 per cent. The point is that we cannot even say that. I think we do a better job than many colleague countries, but we cannot prove it. Performance reporting is a requisite part of accountability. You can debate the issue of when we start and people can come up with different options, but whatever decision you make will be a lot better because right now you have nothing.

Senator Moore: That beginning point seems to be an elusive target. Are you suggesting that they should begin when the minister says “go”? What if it is something that takes place in the course of an election campaign? Is that deemed to be the beginning date or is it to be when the minister is officially in office and says, “I want that asset acquired for this particular armed force”?

Mr. Williams: The responsibility of the bureaucrats to deliver begins once the budget and approval has been given and the identification phase is under way. That process should never take more than nine years, as far as I am concerned, and probably a lot less.

d’occasion, et trop tard. Dans mon esprit, je ne sais même pas quand le projet a réellement été lancé. Nous savons tous que je parle des sous-marins. À un moment précis, quelqu’un a décidé qu’il fallait remplacer nos sous-marins. Est-ce réellement le point de départ de ce projet? Selon votre définition, le chronomètre serait lancé des mois plus tard, ou dans ce cas, des années plus tard.

M. Williams : Je pense que c’est une question qui mérite d’être étudiée. Il y a un processus précis qui existe, en vertu duquel une fois que les besoins mis en évidence sont approuvés, c’est le moment où le projet commence à faire son chemin au sein de la bureaucratie. On pourrait utiliser l’approbation comme un point de départ, mais il faut bien comprendre le processus. Si l’on utilise ce point de départ, ce qui est légitime du point de vue de la bureaucratie, à ce moment-là, le projet sur les hélicoptères maritimes a commencé à ce moment-là mais a été retardé indéfiniment parce qu’il n’a pas reçu d’approbation.

Ce que je veux dire, c’est que vous pouvez réfléchir pendant longtemps pour déterminer quel est le point de départ, mais quelle que soit votre décision ce sera toujours mieux que la situation actuelle. Tant que vous serez cohérent et que vous essaieriez d’expliquer les choses, vous aurez un meilleur système, surtout si vous inscrivez les retards.

Je suis convaincu que si l’on vous donne neuf ans ou moins pour mener à bien un projet, neuf ans étant la période maximale — deux ans pour les exigences, deux ans pour la signature du contrat, et cinq ans pour la réalisation du projet — vous pouvez trouver le bon point de départ. Tant que vous savez que vous n’avez pas toujours le feu vert, vous pouvez catégoriser votre projet « en attente d’approbation ». Actuellement, nous avons le pire des deux mondes. Par exemple, aux États-Unis et au Royaume-Uni, ils connaissent le pourcentage de retard de leurs projets. Il s’agit de 14 et de 6 p. 100. Or, nous ne sommes même pas capables de chiffrer nos retards. Je pense que nous sommes en meilleure position que bien d’autres pays, mais nous ne pouvons pas le prouver. Le rapport du rendement fait partie des exigences lorsqu’il s’agit de rendre des comptes. Vous pouvez avoir un débat sur le moment où vous lancez le chronomètre et envisagez plusieurs options, mais quelle que soit votre décision, ce sera toujours mieux que la situation actuelle, puisque nous n’avons rien du tout.

Le sénateur Moore : J’ai l’impression que cette question du point de départ est une cible abstraite. Êtes-vous en train de dire que le point de départ devrait être le moment où le ministre donne son feu vert? Que se passe-t-il si nous sommes en campagne électorale? Est-ce qu’on commence à compter à ce moment-là ou lorsque le ministre est assermenté et peut dire « Je veux tel équipement pour telle force armée »?

M. Williams : La responsabilité des fonctionnaires commence une fois le projet et son budget approuvés, et une fois la phase d’identification en cours. Ce processus ne devrait jamais durer plus de neuf ans, à mon sens, et probablement beaucoup moins.

However, in the political domain, a lot of things are debated and discussed that people think have been approved that have not been approved. I simply suggest that while the bureaucratic process should be nine years, the front end, getting approval of the government to proceed, should not be lost. People should understand that the process has not started yet because we are still waiting for approval.

Senator Moore: Do you consider that preliminary work to be part of the time when you said it is now 15 years and we should aim for nine?

Mr. Williams: No.

Senator Moore: Are you saying from the approval date forward?

Mr. Williams: It should be nine.

Senator Moore: That is your benchmark.

Mr. Williams: That is my benchmark. Two years for the military, two years for the bureaucrats and five years for the contractors.

Senator Banks: I do not want to attribute my naiveté to my colleagues, so I will say that I am naive enough to think that the two years, two years and five years seem, on the face of it, to be too long. Can you assure me that propriety, efficacy, efficiency and oversight really require nine years for the military to acquire something they need?

Mr. Williams: Let us discuss each component. The first is for the military to decide what they want. Two years is the outside limit. I make a big point in my book about how industry has consolidated over the last decades. There are five or so major companies in the U.S. while there were 50 a couple of decades ago. When you want to buy something, there are only one or two out there in any case, so it makes no sense to do something that is way out there to which you cannot adhere.

Last month, the second-in-charge in the Pentagon said that they think they have to revert to the way they did the F-16 model 30 years ago.

Senator Banks: Grumman no longer exists?

Mr. Williams: That is true, but the point is that James Finley, the deputy secretary of acquisition, said that people were developing requirements totally inconsistent with the capability of industry to develop. Even in the U.S. they are much more focussed on R&D than we are. We, appropriately, look at commercial and military off-the-shelf products.

I think that two years is the outside limit. If the military focussed on what is available and what their needs are, and married the two, you probably could do it in less time.

Also, there are times when you do not need to spend any time on it, and I cited one example of that. If we are quick and sharp and see that someone else is doing exactly what we are doing, we can cut out all the waste of time. We have the example of air-to-air refuelling capability. We found out that the Germans were

Cependant dans l'arène politique, souvent, on continue à débattre et à discuter de certains projets alors que tout le monde pense qu'ils ont été approuvés. Je propose simplement que, si le processus bureaucratique doit être de neuf ans au maximum, la première partie, soit l'approbation du projet par le gouvernement, ne devrait pas être oubliée. Les gens doivent comprendre que le processus n'a pas encore commencé puisqu'il est en attente d'approbation.

Le sénateur Moore : À votre avis, ce travail préliminaire devrait-il être compté dans les 15 ans que l'on devrait ramener à neuf?

M. Williams : Non.

Le sénateur Moore : Vous parlez du temps qui s'écoule entre l'approbation et la fin du projet?

M. Williams : Oui, ce devrait être neuf ans.

Le sénateur Moore : C'est votre référence.

M. Williams : C'est ma référence. Deux ans pour l'armée, deux ans pour les bureaucrates et cinq ans pour les entrepreneurs.

Le sénateur Banks : Je ne veux pas attribuer ma naïveté à mes collègues alors je vous dirais que moi, je suis assez naïf pour penser que deux ans et cinq ans, c'est encore trop long. Êtes-vous certain que pour garantir la pertinence, l'efficacité, l'efficience et la surveillance d'un projet, il faut neuf ans pour que l'armée puisse avoir ce dont elle a besoin?

M. Williams : Examinons chaque élément. D'abord l'armée, doit déterminer ce dont elle a besoin. Deux ans, c'est le temps maximal. Dans mon livre j'insiste sur le phénomène de consolidation de l'industrie ces dernières décennies. Il existe environ cinq entreprises principales aux États-Unis, alors qu'il y en avait cinquante il y a une vingtaine d'années. Lorsque vous voulez acheter de l'équipement, il n'y a qu'une ou deux entreprises de toute façon, alors ça ne sert à rien d'avoir des exigences irréalistes que vous ne pourrez pas combler.

Le mois dernier, le numéro deux du Pentagone a dit qu'il pensait devoir revenir à la façon dont ils fabriquaient le modèle F-16 il y a 30 ans.

Le sénateur Banks : Grumman n'existe plus?

M. Williams : C'est exact, mais James Finley, le secrétaire adjoint des approvisionnements, a dit que l'on était en train de concevoir des exigences complètement déconnectées de la capacité de l'industrie. Aux États-Unis, ils sont beaucoup plus axés sur le R-D que nous le sommes. Ici, à juste titre, nous envisageons plutôt les produits d'emploi courant commerciaux et militaires.

Je pense que deux ans, c'est le maximum. Si les militaires se tournent vers l'équipement disponible à partir de leurs besoins, ce processus pourrait prendre beaucoup moins de temps.

En outre, vous n'avez pas toujours besoin d'autant de temps, et je vous ai donné un exemple. Si l'on est vif et précis, que l'on observe que quelqu'un fait exactement la même chose que nous on peut économiser beaucoup de temps. Prenez, par exemple, le ravitaillement en vol. Nous nous sommes rendu compte que le

doing exactly what we were doing. Rather than taking the time to do a statement of requirements, we simply entered into a memorandum of understanding with them, put our two Airbus in their production line, and saved three years and \$50 million.

If we are knowledgeable about what the marketplace and our allies are doing, we can save time. While being cognizant of what is out there, we must ensure that we do not tailor or bias requirements to one company, because in that way we get into a lot of problems.

Up to two years, and maybe less, is not unreasonable. Two years for the bureaucrats is also probably close to reality, particularly because we are, as you are aware, committed to compete on things under the Agreement on Internal Trade. Usually, we want to give industry three months to look at complex procurements. We want to take the time to discuss them with industry and to put out drafts.

With those time frames, up to two years is the outside limit. We did the maritime helicopter procurement in slightly less than that, but we had done a lot of homework before. I do not think that is unreasonable, but perhaps four years can become three years.

I am then talking about five years to deliver. The more you move toward military off-the-shelf and commercial off-the-shelf, the more you can streamline that time line. Keep in mind that more than half the nine years is waiting for the products to arrive. The more you ask for, the longer it will take. If you ask for 40 of something, it will take much longer than if you ask for 20 of them.

If we monitor those time frames and adhere to them, we will do well.

Senator Banks: Nine years is the best we can expect?

Mr. Williams: No, nine years is the outside limit. I think that for the process we could move to three instead of four, saving one year. If delivery is two years rather than five, that saves four years out of the nine years.

Senator Banks: However, nine years would be acceptable in normal circumstances?

Mr. Williams: Yes, I think so.

Senator Banks: When we were at one of our defence bases, we looked at equipment that was more or less obsolescent. It functioned, but it was obsolescent. It was not up-to-snuff due to the absence of one part of that piece of equipment. The operators told us that they could go to Radio Shack and buy that piece, but they were not permitted to do so, and therefore the equipment was inoperable.

However, that is merely anecdotal.

Mr. Williams: Would you like me to comment on that?

Senator Banks: Certainly.

Mr. Williams: I do not know what piece you are talking about, but when we buy equipment for our military it must be robust enough to withstand what happens in theatre. People talk about

Allemands faisaient exactement la même chose que nous. Plutôt que de perdre du temps à faire un énoncé des besoins, nous avons simplement conclu une entente de principe avec eux, intégré nos deux airbus à leur chaîne de production et économisé trois ans et 50 millions de dollars.

Si nous connaissons le marché et le travail de nos alliés, nous pouvons économiser du temps. Tout en sachant ce qui se fait à l'extérieur, nous devons nous assurer de ne pas fonder nos exigences sur les capacités d'une entreprise, car cela pose beaucoup de problèmes.

Deux ans, et peut-être moins, ce n'est pas déraisonnable. Pour les fonctionnaires, c'est sans doute assez réaliste, surtout parce que, comme vous le savez, nous sommes tenus de respecter certaines exigences en matière de compétitivité en vertu de l'Accord sur le commerce intérieur. Généralement, nous laissons à l'industrie trois mois pour examiner les acquisitions complexes. Nous voulons prendre le temps de discuter avec elle avant de finaliser nos projets.

Compte tenu de ces échéances, on peut compter un maximum de deux ans. Pour le contrat des hélicoptères maritimes, nous avons mis moins de deux ans, mais nous avons fait beaucoup de travail au préalable. Je ne pense pas que cela soit déraisonnable, mais peut-être pouvons-nous envisager trois ans au lieu de quatre.

Je parle des cinq ans prévus pour la livraison. Plus on favorise les produits d'emploi courant commerciaux et militaires, plus vous raccourcissez vos échéances. Souvenez-vous que plus de la moitié de ces neuf ans consiste à attendre que les produits arrivent. Plus votre commande est grosse, plus c'est long. Si vous demandez 40 unités, vous attendrez plus longtemps que pour 20.

Si l'on surveille ces échéances et qu'on les respecte, nous y arriverons.

Le sénateur Banks : Neuf ans, c'est le plus optimiste.

M. Williams : Non, neuf ans, c'est le maximum. Je pense que pour ce qui est du processus, on pourrait viser trois ans plutôt que quatre, et économiser un an. Si la livraison prend deux ans plutôt que cinq, cela vous fait gagner quatre ans sur les neuf.

Le sénateur Banks : Quoi qu'il en soit, dans des circonstances normales, neuf ans seraient une durée acceptable?

M. Williams : À mon avis, oui.

Le sénateur Banks : Lorsque nous nous sommes rendus sur une de nos bases, nous avons remarqué que l'équipement était plutôt dépassé. Il fonctionnait, mais il était caduc. Il lui manquait une pièce. Les opérateurs nous ont dit qu'ils pourraient aller chez Radio Shack et acheter cette pièce, mais qu'ils n'en avaient pas le droit, et que par conséquent, l'équipement était inutilisable.

C'était juste une anecdote.

M. Williams : Voulez-vous que je vous donne mon avis?

Le sénateur Banks : Certainement.

M. Williams : Je ne sais pas de quelle pièce vous parlez, mais lorsque nous achetons de l'équipement pour nos forces armées, il doit être suffisamment robuste pour supporter le conflit. Les gens

ashtrays that cost hundreds of dollars. However, if an improvised explosive device, IED, explodes, you do not want the glass of your vehicle shattering. Therefore, you buy products that can withstand a certain kind of operational environment, so I am not so sure that the example you gave happens all that often.

Also, whatever product you buy, you must maintain. You must buy a good that has a supply stream that ensures that you can continue to get it on a regular basis. I am not sure I would want to stake the lives of our men and women on something you can get from Canadian Tire or Radio Shack, notwithstanding that they are very good for the lay person.

Senator Banks: I was talking about a piece of field communication equipment. We were placing the lives of our men and women at risk because the equipment did not work properly due to the absence of a widget.

Mr. Williams: I need more detail on your example, but in my experience, whenever people came up with anecdotes I said, "Give me the evidence; give me specifics." It was rare that it held water. If our men and women were at risk, I know that everyone would do everything possible to get the required part out there as soon as possible. There may be the odd exception.

Senator Banks: I hope that is true, and I am sure you are right.

You suggested in your book that transformation in the process is required, but I think you told us that most people in the defence procurement process in the government do not understand the problem. I assume that if they did, you would have been able to deal with it while you had your hand on the tiller. I believe you said that it requires unequivocal direction from no less than the Prime Minister and that, absent that, this recommendation will not happen.

Mr. Williams: That is correct.

Senator Banks: That is an indictment of the bureaucracy, is it not?

Mr. Williams: Yes: I was fortunate to spend five or so years at Public Works and Government Services Canada looking after contracting and procurement, and a certain amount of time at the Department of National Defence. I do not think anyone else has been fortunate enough to have that broad spectrum to understand all the dimensions of procurement from within the Department of National Defence and globally. I bring to the table complete understanding of the legal and industrial framework as well as the specifics of the Department of National Defence.

There is no question in my mind that the changes I am talking about should be made. I am not the first to recommend them. As I said, SCNDVA and John McCallum recommended them. However, unfortunately, some people view this change as a win-lose situation. My perspective was always to put the men and women of the military first. That is not always the case. Whenever people want to protect turf within the bureaucracy, unless they

parlent de cendriers qui coûtent des centaines de dollars. Cependant, si un dispositif explosif de circonstance, un IED, explose, vous ne voulez pas que le pare-brise de votre véhicule éclate. C'est pourquoi vous achetez les produits qui peuvent supporter ce genre d'environnement, et je ne suis pas sûr que l'exemple dont vous avez parlé soit très répandu.

En outre, quel que soit le produit que vous achetez, il faut l'entretenir. Vous devez choisir un produit qui a une bonne chaîne d'approvisionnement, afin que vous puissiez continuer à le recevoir de façon régulière. Je ne suis pas sûr que je voudrais risquer la vie de nos soldats avec une pièce que l'on peut acheter chez Canadian Tire ou Radio Shack, même si ce sont de très bonnes pièces pour les profanes.

Le sénateur Banks : Je parlais d'une pièce d'équipement de communication sur le terrain. Nous risquons plutôt la vie de nos soldats parce que cet équipement ne fonctionnait pas correctement, puisqu'il lui manquait une pièce.

M. Williams : J'aurais besoin de plus de détails sur votre exemple, mais, généralement, lorsque les gens me racontent des anecdotes je leur dis, « donnez-moi des preuves et soyez précis ». Elles tiennent rarement la route. Si nos soldats étaient en danger, je sais que tout le monde ferait le maximum pour obtenir la pièce manquante aussitôt que possible. Cela peut être l'exception qui confirme la règle.

Le sénateur Banks : J'espère que c'est vrai, je suis sûr que vous avez raison.

Dans votre livre, vous avancez qu'il faut changer le processus, mais je crois vous avoir entendu dire que la plupart des gens au gouvernement ne comprennent pas ce qui cloche dans notre processus d'acquisition du matériel de défense. J'imagine que s'ils le savaient, vous auriez pu régler le problème lorsque vous étiez à la barre. Il me semble que vous avez dit qu'il fallait une directive non équivoque du premier ministre, sans quoi cette recommandation n'aboutira pas.

M. Williams : C'est exact.

Le sénateur Banks : Est-ce une accusation envers la bureaucratie?

M. Williams : Oui : j'ai eu la chance de passer environ cinq ans à Travaux publics et Services gouvernementaux Canada dans le domaine de l'octroi de contrats et de l'approvisionnement et j'ai passé un certain temps au ministère de la Défense nationale. Je ne pense pas que qui que ce soit d'autre ait eu la chance de vivre cette expérience et de comprendre toutes les dimensions des acquisitions au ministère de la Défense nationale et ailleurs. J'ai une vaste compréhension des cadres juridique et industriel de ce processus ainsi que des circonstances propres au ministère de la Défense nationale.

Il ne fait aucun doute dans mon esprit que les changements que je propose sont nécessaires. Je ne suis pas le premier à les recommander. Comme je l'ai dit, le Comité permanent de la défense nationale et des anciens combattants et John McCallum les ont recommandés également. Cependant, malheureusement certains ont peur d'en sortir perdants. À mon avis, il faut faire passer nos soldats avant tout. Or, ce n'est pas toujours ce que l'on

are told otherwise, that is what will happen. Status quo is great. People in PWGSC like to deal with defence business. It is fun to go to shipyards and airspace air shows. This equipment is neat stuff, and a lot more exciting than buying computers or furniture. Therefore, not surprisingly, there is reluctance to get out of this business. Yet the fact is, this business is not a common service business to start with. That department has made commitments to save \$2.5 billion in common service. I am convinced that if this responsibility was taken away from them they would be better able to focus on their real mandate and to deliver those savings rather than expending the tremendous amount of time, energy and resources necessary to do this part of the business which, frankly, is not part of that mandate.

Second, the notion of them providing a sober, independent oversight to ensure openness, fairness and integrity is a valid role to play, but it was valid before the Agreement on Internal Trade and with the establishment of the Canadian International Trade Tribunal, CITT. Today everyone is aware of all the redress mechanisms. If someone oversteps or does something wrong, they are at the CITT in no time at all.

Therefore, we do not need them in addition, not at the expense of time, costs or accountability. We are giving up too much for that kind of a role.

Senator Banks: Do you agree with the contention with respect to acquisition and capital expenses that, among all the departments of government, DND is unique, needs to be treated differently and needs to operate differently from all the other departments?

Mr. Williams: Yes: More than half the business of Public Works and Government Services Canada is national defence. The department has the size but, most important, there is nothing to be gained. A common service agency does its best when it can make savings across the board.

Senator Banks: Everybody needs paper clips.

Mr. Williams: Everybody needs paper clips, but not everybody needs submarines, helicopters, mobile gun systems or light armoured vehicles, LAV3s. One organization does, and their size and complexity mandates us to do it this way. I said you would save money and time, with clear focus and clear accountability. I have no doubt about it.

Senator Meighen: May I ask a supplementary question?

Senator Banks: You may because I am done.

The Chairman: On a point of clarification you have the floor.

Senator Meighen: Senator Banks asked you a question about treating the Department of National Defence as a department unlike any others. I heard your answer and I certainly agree with

observe. C'est ce qui se passe lorsqu'il y a des guerres de clochers à la fonction publique, à moins qu'il y ait des directives claires pour les éviter. Le statu quo, c'est très bien. À TPSGC, les gens aiment traiter des dossiers de la Défense. C'est amusant de visiter des chantiers navals et des foires sur l'équipement aérien. Cet équipement est très intéressant, beaucoup plus excitant que des ordinateurs ou des meubles. Par conséquent, et ce n'est pas surprenant, TPSGC ne veut pas abandonner ce secteur. Pourtant, il ne s'agit pas d'un service commun. Ce ministère s'est engagé à économiser 2,5 milliards de dollars en service commun. Je suis convaincu que si on lui retirait cette responsabilité, il serait bien plus à même de se concentrer sur son réel mandat et de réaliser ces économies plutôt que de perdre énormément de temps, d'énergie et de ressources à s'occuper de ce dossier qui, honnêtement, ne fait pas partie de son mandat.

Deuxièmement, on dit que TPSGC assure un contrôle objectif et indépendant, et l'ouverture, l'équité et l'intégrité du processus, ce qui est un rôle valable, mais il était valable avant l'Accord sur le commerce intérieur et avant la création du Tribunal canadien du commerce extérieur. Aujourd'hui, tout le monde connaît les mécanismes de recours. S'il y a transgression ou acte répréhensible, les coupables se retrouvent devant le TCCE en moins de temps qu'il faut pour le dire.

Par conséquent, nous n'avons pas besoin d'eux en plus, pas au détriment du temps, de l'argent ou de la reddition de comptes. Ce rôle nous coûte trop cher.

Le sénateur Banks : Êtes-vous d'accord pour dire qu'en ce qui ce concerne l'approvisionnement et les dépenses en équipement, parmi tous les ministères du gouvernement, la Défense nationale est unique, doit être traitée et doit fonctionner différemment de tous les autres ministères?

M. Williams : Oui : Plus de la moitié du travail de Travaux publics et Services gouvernementaux concerne la Défense nationale. Le ministère est gros mais, ce qui est encore plus important, il n'a rien à gagner. Une agence de service commun fait de son mieux lorsqu'elle réalise des économies importantes.

Le sénateur Banks : Tout le monde a besoin de trombones.

M. Williams : Tout le monde a besoin de trombones, mais pas forcément de sous-marins, d'hélicoptères, de systèmes de canon mobile ou de véhicules blindés légers, VLB3. Il n'y a qu'un organisme qui a besoin de toutes ces choses, et sa taille et complexité nous obligent à fonctionner de cette façon. Je vous ai dit que l'on économiserait du temps et de l'argent avec une orientation et une reddition de comptes claires. Ça ne fait aucun doute dans mon esprit.

Le sénateur Meighen : Puis-je vous poser une question supplémentaire?

Le sénateur Banks : Allez-y, j'ai terminé.

Le président : Pour une précision, vous avez la parole.

Le sénateur Meighen : Le sénateur Banks vous a posé une question au sujet du ministère de la Défense nationale, qui est un ministère unique. J'ai entendu votre réponse et je suis tout à fait

the answer. In fact, this committee has made that recommendation that it be treated unlike the others because it is unlike the others.

The Chairman: And we do not mean worse.

Senator Meighen: However, now that you can speak freely and frankly, in your opinion would this idea receive support from the bureaucracy? Also, if you would like to venture an opinion about the political side I would like to hear that, too.

Mr. Williams: I can say only what I saw directly. Certainly within the Department of National Defence there was full support. The deputy minister and the ministers were all in favour. At Public Works and Government Services Canada at times we thought there was support but whenever we did it would evaporate. I talk about that in the book so I am not telling you anything I have not said before.

I am not convinced, in fairness to the ministers, that ministers ever received the true story. That is why I make the point that I could rationalize that the reason we did not make the decision was because ministers did not understand.

Senator Banks: Sorry to leap in, but why is that? Should we not be able to expect that ministers understand the question?

The Chairman: Come on, Senator Banks, surely you know.

Mr. Williams: My point is that I know that information does not always reach ministers. Bureaucrats control the information that comes to ministers.

Senator Meighen: Therefore it is an incomplete rather than an incorrect story.

Mr. Williams: Yes: For instance, I could never be sure whether former minister Scott Brison was supportive because I was never sure whether he had the right information, as I have just expressed it. I would have been surprised if he had said no. It boggles the mind, given what I have said — unless you prove me wrong and I do not think I am — given all the advantages of doing this, why we would not put our men and women before bureaucracy. However, I was never sure that he received all the information and so we were left with a conundrum. Unless both organizations are willing to work together, it will not happen. We would be frustrated and we would say that enough is enough: let us do what we can do. Maybe another time, maybe another era, both organizations will look more cooperatively at undertaking this.

Senator Moore: Mr. Williams, on page 2 of your remarks you state, "Equally important it alleviates a large skill shortage problem that is becoming even more serious as the population ages." Also, you mention that one third of personnel are now of the age of 55 or more; and two-thirds are 45 or more.

Mr. Williams: Two-thirds; 65 per cent.

d'accord avec vous. En fait, notre comité a déjà recommandé que le ministère de la Défense soit traité de façon distincte, car il est unique.

Le président : Et nous ne voulons pas dire qu'il est pire que les autres.

Le sénateur Meighen : Cependant, maintenant que vous pouvez parler librement et honnêtement, pensez-vous que cette idée sera accueillie favorablement par les fonctionnaires? De plus, si vous êtes prêt à nous donner votre avis au sujet de la réponse politique, je serais heureux de la connaître.

M. Williams : Je peux vous dire ce que j'ai observé de mes yeux. Il est certain qu'à la Défense nationale, cette idée serait bien accueillie. Le sous-ministre et les ministres sont d'accord. À TPSGC, nous pensions parfois avoir leur soutien puis, lorsque nous leur propositions l'idée, il n'y avait plus personne. Je parle de tout cela dans mon livre, alors ce n'est pas une primeur.

Pour être honnête envers les ministres, je ne suis pas convaincu qu'ils aient vraiment eu toute l'histoire. C'est pourquoi je dis qu'une des raisons nous n'avons pas pris cette décision, c'est que les ministres ne comprenaient pas.

Le sénateur Banks : Excusez-moi d'intervenir, mais pourquoi donc? On s'attendrait à ce que les ministres comprennent cette question.

Le président : Sénateur Banks, vous devez bien avoir une idée.

M. Williams : Ce que je veux dire, c'est que je sais que l'information n'arrive pas toujours jusqu'aux ministres. Les fonctionnaires contrôlent l'information qu'ils reçoivent.

Le sénateur Meighen : Ils ont une version incomplète plutôt qu'une version inexacte.

M. William : Oui. Par exemple, je n'arrivais jamais à savoir si le ministre Scott Brison était d'accord ou non, parce que je n'étais jamais sûr qu'il avait reçu l'information exacte, telle que je l'avais exprimée. J'aurais été surpris qu'il dise non. Ce qui me dérange, dans ce que je vous dis — à moins que je me trompe mais cela m'étonnerait — c'est qu'on connaît les avantages de ce changement, et qu'il s'agirait de faire passer nos soldats avant les fonctionnaires. Cependant, je n'étais jamais sûr qu'il recevait l'information exacte et nous restions dans l'incertitude. À moins que les deux organismes soient d'accord pour travailler de concert, rien ne changera. Nous serons simplement frustrés, nous dirions trop c'est trop, qu'il faut nous laisser faire notre travail. Un jour à une autre époque, peut-être les deux organismes seront-ils partants pour coopérer.

Le sénateur Moore : Monsieur Williams, à la page 2 de votre exposé, vous dites que cela résout le problème de la forte pénurie de la main-d'œuvre qualifiée, qui s'aggrave au fur et à mesure du vieillissement de la population, et c'est aussi important. Vous dites également qu'un tiers du personnel a actuellement 55 ans et plus et que les deux tiers ont 45 ans et plus.

M. Williams : Les deux tiers; 65 p. 100.

Senator Moore: How do we address that? Where do people receive the proper training? Is it on the job? Does some university have a course in procurement systems or procedures? How do we train the necessary staff to fill the gaps?

Mr. Williams: First, you eliminate a big part of the problem at the get-go by creating one organization. Instead of two organizations that borrow from each other, each one unable to meet all its needs, you have one needing less, hence it is able to fill all its jobs.

The second question has a positive answer, because both within the Department of Public Works and Government Services Canada and within the Department of National Defence there is a plethora of training courses. Thousands of man hours and man days are spent by all the purchasing agents, PGs, as they are called, learning the process and the requisite skill sets. A great deal is done often in conjunction with the private sector, the Material Management Institute, and a wide range of course work is available to educate and provide the knowledge to the men and women.

There is also a good hierarchy or advancement criteria as you move upward: PG2, PG3, PG4, PG5, and PG6. A lot has been done within the public service in terms of advancement and to provide the requisite training. The problem is not so much lack of training, but lack of people in both organizations to undertake the process.

Senator Moore: Lack of people to undertake what process?

Mr. Williams: The projects that we are talking about to buy X, Y or Z. That is a constraint, too. If you do not have enough people you cannot undertake projects the way you would like. You do not have enough people to field this project team or that project team.

Senator Moore: You are talking about compressing and now you say we need more people.

Mr. Williams: No, I am saying that by combining you eliminate or address the immediate skill shortage problem. If both organizations are short of people and you combine the two you have enough to serve one organization. The key then becomes what you are saying. As you look ahead to retirements, bring in the requisite number of people at the lower levels and train them, and be rather buoyant about the course work and training available to people to advance and to be able to take on these challenges.

Senator Moore: If this separate entity, a defence procurement Canada, was put into place as you suggest in your book and in your remarks, what would that do internally with regard to the whole esprit de corps for the public servants who work in that section? Will they think, if only they had this they would be keener and they would attract more and better people, and they could do the job with more enthusiasm?

Le sénateur Moore : Que peut-on faire? Où est-ce que les gens reçoivent leur formation? Est-ce en cours d'emploi? Est-ce qu'il y a des universités qui offrent un cours sur les systèmes ou les procédures d'acquisition? Comment pouvons-nous former le personnel nécessaire pour combler les lacunes?

M. Williams : Premièrement, vous éliminez une grande partie du problème dès le départ en créant un organisme. Au lieu d'avoir deux organismes qui peuvent se faire des emprunts, chacun incapable de répondre à tous ses besoins, vous en aurez un seul qui aura des besoins moins élevés et qui sera donc plus en mesure de doter tous ses postes.

La réponse à la deuxième question est positive, car tant au ministère des Travaux publics et des Services gouvernementaux qu'au ministère de la Défense nationale, il y a une abondance de cours de formation. On consacre des milliers d'heures-personnes à former tous les préposés aux achats, les PG comme on les appelle, pour qu'ils apprennent les processus et acquièrent les compétences nécessaires. Souvent, la formation est donnée en collaboration avec le secteur privé, avec l'Institut de gestion du matériel, et il existe un grand nombre de cours pour former les employés.

Il y a également de bons critères pour l'avancement aux différents échelons hiérarchiques : PG2, PG3, PG4, PG5 et PG6. De nombreuses mesures ont été prises à la fonction publique pour assurer l'avancement et la formation requise. Le problème n'est pas tellement le manque de formation, mais la pénurie d'employés au sein des deux organismes pour l'exécution du processus.

Le sénateur Moore : La pénurie d'employés pour exécuter quel processus?

M. Williams : Les projets dont nous parlons, pour l'acquisition de X, Y ou Z. C'est une autre contrainte. S'il n'y a pas assez de gens on ne peut pas entreprendre les projets comme on le souhaiterait. Il n'y a pas assez de gens pour doter telle ou telle équipe de projet.

Le sénateur Moore : Vous parlez de compression et maintenant vous dites qu'il nous faut plus de gens.

M. Williams : Non, je dis que le regroupement permettrait d'éliminer ou de régler le problème immédiat de la pénurie des compétences. S'il manque des employés dans les deux organismes et que vous les regroupez, vous aurez assez de gens pour répondre aux besoins d'un organisme. Ensuite, la clé c'est ce que vous dites. En prévision des retraites, il faut recruter assez d'employés aux échelons inférieurs et les former et être assez enthousiastes au sujet de la matière et de la formation, ce qui leur permettra d'avancer et de relever ces défis.

Le sénateur Moore : Si cette entité distincte, cet organisme d'acquisition du matériel de défense, était créée comme vous le recommandez dans votre livre et dans vos propos, quel effet est-ce que cela aurait sur l'esprit de corps des fonctionnaires qui travaillent dans cette section? Est-ce qu'ils se diront que si seulement cet organisme existait ils seraient plus zélés et réussiraient à attirer davantage de personnes mieux qualifiées et pourraient ainsi faire le travail avec plus d'enthousiasme?

Mr. Williams: Throughout the public service if we thought that we would have it already and we do not have it, therefore by definition not everyone thinks that way.

Certainly, within the Department of National Defence people would support this. Within a lot of the bureaucracy within the public works department, people would also feel closer to the client because obviously they would be part of one organization and they would be supportive. The challenge is in the mid-to-higher echelons of the bureaucracy, where people might feel that they are losing something that is an awful lot of fun. That is why I make the point that as long as it is a question of "should we" the answer from the bureaucrats will be "no."

Senator Moore: Is that strictly a preservation of turf?

Mr. Williams: Yes: I am convinced that is all it is, and not by everyone.

Senator Moore: Then it will take a political decision on top of all that.

Mr. Williams: That is exactly my point.

Senator Moore: Given your time at the public works department, once you are at DND, with your five or six years of background knowledge and experience, were you able to eliminate costs or shorten the time to deliver equipment?

Mr. Williams: Together we were, absolutely. The book talks about moving toward total package procurement. There is a whole list of best practices, such as the air-to-air refuelling example. In other words, it is about leveraging what others are doing.

If you look today at the number of best practices that have been put in place by officials in both departments, I am convinced you would see that the time frames are much less than 15.8 years. As long as you measure and publicize those things, what else is anyone to think?

Senator Moore: My last question is with regard to your concern about whether the Minister of Public Works and Government Services receives all the good information the minister should have to make a decision concerning acquisition of defence equipment. With your knowledge of the file as deputy minister, is it appropriate or inappropriate for the Minister of Public Works and Government Services to say, "Mr. Williams, can you come over to my office and brief me on this?" You are from the Department of National Defence. Is that ever done? Is it appropriate?

If you are concerned that a minister of the Crown does not have the best information, how does the minister get it? I would say it comes from the deputy minister of defence.

Mr. Williams: I cannot be unequivocal. I would be surprised if I had not met with and talked to ministers in briefings from the Department of National Defence to the Minister of Public Works and Government Services. That often goes on.

M. Williams : Si c'est ce que pensait la fonction publique, ça existerait déjà, or ça n'existe pas donc, nous sommes forcés de conclure que ce n'est pas tout le monde qui pense ainsi.

Les fonctionnaires du ministère de la Défense nationale seraient certainement en faveur de cette mesure. Bon nombre de fonctionnaires du ministère de Travaux publics se sentiraient plus proches du client puisqu'ils feraient partie d'un organisme unique qu'ils appuieraient. Le défi se situe aux échelons moyen et élevé où les gens auraient peut-être le sentiment de perdre quelque chose qui leur plaît beaucoup. C'est pourquoi j'ai dit tout au long que si nous demandons aux bureaucrates ce qu'ils en pensent ils diront non.

Le sénateur Moore : Est-ce que ce serait uniquement pour préserver leur territoire?

M. Williams : Oui : je suis convaincu que ce n'est rien de plus que cela, mais ce n'est pas vrai pour tout le monde.

Le sénateur Moore : Il faudra donc en plus qu'une décision politique soit prise.

M. Williams : C'est justement ce que je disais.

Le sénateur Moore : Est-ce que votre expérience au ministère des Travaux publics où vous avez passé cinq ou six ans vous a aidé, une fois rendu au MDN, à éliminer des coûts ou à raccourcir les délais de livraison de l'équipement?

M. Williams : Ensemble, oui, absolument. Dans mon livre, je dis qu'il faut s'orienter vers l'acquisition globale. Il y a toute une liste de pratiques exemplaires, comme pour le ravitaillement en vol. En d'autres mots, il s'agit d'utiliser ce que font les autres comme levier.

Voyez aujourd'hui le nombre de pratiques exemplaires qui ont été adoptées par les fonctionnaires des deux ministères, et je suis convaincu que vous verrez que les délais sont bien inférieurs à 15,8 ans. À la condition de mesurer ces choses et de les rendre publiques, qui pourrait penser autrement?

Le sénateur Moore : Ma dernière question porte sur votre crainte que le ministre des Travaux publics et des Services gouvernementaux ne reçoive peut-être pas toute l'information dont il devrait disposer pour prendre une décision en matière d'acquisition du matériel de défense. Grâce à la connaissance que vous avez acquise du dossier en tant que sous-ministre, est-il acceptable ou inacceptable que le ministre des Travaux publics et des Services gouvernementaux vous dise : « Monsieur Williams, pouvez-vous venir à mon bureau pour m'informer sur cette question? » Vous travaillez au ministère de la Défense nationale. Est-ce que cela se fait? Est-ce que c'est acceptable?

Si vous craignez qu'un ministre de la Couronne n'ait pas et main les meilleurs renseignements, comment est-ce que le ministre doit l'obtenir? Je pense que c'est le sous-ministre de la Défense qui doit les lui fournir.

M. Williams : Je ne peux pas être catégorique. Il serait surprenant que je n'aie pas rencontré des ministres et discuté avec eux lors de séances d'information organisées par le ministère de la Défense nationale à l'intention du ministre des Travaux publics et des Services gouvernementaux. Cela se fait souvent.

Senator Moore: In your time at DND, were you ever asked by the Minister of Public Works and Government Services to drop over and give a briefing on a particular file?

Mr. Williams: Yes, I have a number of times. Sometimes my directors general would, too. Often I would do it on a particular file.

Senator Moore: If you were concerned that a minister did not have the best information because, perhaps, the decision did not come in a timely way or maybe you had indications that it would be negative, would you initiate such a course of action?

Mr. Williams: Only if I was invited to speak, or I may ask my deputy to check with their deputy.

Senator Moore: You are a lead public servant here. You know what is in the file. You know, or at least you think you know, that the Minister of Public Works and Government Services probably does not have all the good information because someone is doing some bureaucratic stickhandling. Would you feel a responsibility to show the minister more complete information? Is there no process to do that?

Mr. Williams: Let me make two points. The way you state it suggests that it is a common occurrence.

Senator Moore: I do not mean that.

Mr. Williams: I do not suggest that at all.

Senator Moore: Even one occurrence: If you were sitting there with this knowledge and you can help the welfare of the country, why should you not be able to? How can you?

Mr. Williams: Let me distinguish between a file-by-file examination and the kind of things I am talking about here that are basic machinery of government.

My view is that on a file-by-file basis we typically were on the same page. We work collectively together. When we went and briefed together, things worked smoothly. It was not an uncommon occurrence for both bureaucracies to reach both ministers.

What I am talking about here is not that, though. I am talking about a significant machinery-of-government question. I am talking specifically about where I am convinced that the whole story, as I have articulated it, was not robustly explained to both ministers. I have to rationalize that because, if I do not, then people put the bureaucracy over the best welfare of our men and women, and I would hate to think that was the case.

Senator Meighen: Before the chairman called on me I looked through your recommendations again. I seem to recall there was one you made about the necessity of redrawing regulations governing force deployment. Is that correct?

Le sénateur Moore : Pendant que vous étiez au MDN, est-il arrivé que le ministre des Travaux publics et des Services gouvernementaux vous demande de passer le voir pour l'informer sur un dossier en particulier?

M. Williams : Oui, à maintes reprises. Ça arrivait également à mes directeurs généraux. Souvent, je le faisais pour un dossier en particulier.

Le sénateur Moore : Si vous aviez craint qu'un ministre n'ait pas la meilleure information possible peut-être parce que la décision se faisait attendre ou parce que certains indices vous faisaient soupçonner qu'elle allait être négative, pouviez-vous prendre l'initiative d'une telle rencontre?

M. Williams : Seulement si on m'invitait à parler, ou alors je pouvais demander à mon adjoint de vérifier auprès de son homologue dans l'autre ministère.

Le sénateur Moore : Vous êtes le fonctionnaire responsable. C'est vous qui connaissez le dossier. Vous savez, ou à tout le moins vous croyez savoir, que le ministre des Travaux publics et des Services gouvernementaux ne possède probablement pas toute l'information nécessaire à cause de l'obstruction d'un bureaucrate. Est-ce que vous vous sentez responsable de fournir au ministre une information plus complète? Est-ce qu'il n'y a aucun processus qui vous permet de faire cela?

M. Williams : Permettez-moi de dire deux choses. Vous présentez la chose comme s'il s'agissait d'un problème courant.

Le sénateur Moore : Ce n'était pas mon intention.

M. Williams : Ce n'est pas ce que je pensais non plus.

Le sénateur Moore : Même si cela ne se produit qu'une fois : si vous avez en votre possession des renseignements et que vous pouvez contribuer au bien-être du pays, pourquoi est-ce que vous ne pourriez pas agir? Est-ce que vous le pourriez?

M. Williams : Permettez-moi de faire la différence entre l'examen d'un dossier en particulier et ce dont je parlais, soit l'appareil gouvernemental de base.

Pour ce qui est de l'examen des dossiers je pense que nous sommes au même diapason. Nous travaillons en collaboration. Lorsque nous faisons des séances d'information ensemble, les choses se déroulaient sans heurt. Il n'était pas rare que les deux bureaucraties soient en contact avec les deux ministres.

Cependant, ce n'est pas de cela que je vous parle. Je vous parle d'une importante question qui touche à l'appareil gouvernemental. Je vous parle plus précisément de cas où j'étais convaincu que les deux ministres n'avaient pas été suffisamment bien informés de tous les éléments. Il faut que je trouve une explication rationnelle sinon cela voudrait dire que certaines personnes placent la bureaucratie devant le bien-être de nos militaires et je préfère croire que ce n'est pas le cas.

Le sénateur Meighen : Avant que le président ne me donne la parole, j'ai consulté de nouveau vos recommandations. Je crois me souvenir que vous en avez fait une sur la nécessité de reformuler les règlements concernant le déploiement des forces. Est-ce bien exact?

Mr. Williams: I do not think so.

Senator Meighen: I mean force development, not deployment.

Mr. Williams: I try to shy away from that.

The only regulations I talk about are regulations around the Canadian International Trade Tribunal and the regulations surrounding the different acts to create defence procurement Canada. I comment on the new defence procurement plan that they want to put in place, and enhancements to it. However, I do not talk about force development regulations, as least I should not have. I do not think I did.

Senator Meighen: I will see if I can come across the exact words in your book. Let me move to something else.

Do you see sole source contracts as something that we should employ more frequently; or do you see pitfalls and minefields there?

Mr. Williams: If it was up to me, we would never do it. It is a lose-lose-lose situation. The taxpayer loses, the military loses and industry loses.

Senator Meighen: Have you not already said that industry has consolidated dramatically and, perhaps, there is only one industry.

Mr. Williams: I said two or three. Two or three is good; one is not. We had the three biggest consortiums in the world participating in the maritime helicopter program. Only one won. Not everyone was happy. However, three thought it was good enough for them to put millions of dollars into their bids.

Any time you pre-select you are trying to play God. You are trying to say that, for some reason, we know this is the best one for the military. Frankly, we do not know that until we go through a competition.

At best, we are dealing with a fixed budget. If we can save \$50 million or \$100 million by forcing the company to whom we will sole-source it to compete and, by so doing, lower the price, we allow that money to be reallocated for other defence priorities.

Senator Meighen: I understand that. Are there not exceptions to the rule, for example, the Nyala jeep in Afghanistan? Clearly, the Iltis was not up to the job. We had to do something quickly.

Mr. Williams: In fact, we do that regularly. Section 506.11(a) of the Agreement on Internal Trade talks about having the option to do things quickly if something unforeseen happens. Absolutely, without question, we do what we have to do to protect the lives of the men and women.

M. Williams : Je ne pense pas.

Le sénateur Meighen : Je veux parler non pas du déploiement, mais du développement des forces.

M. Williams : Je n'ose jamais en parler.

Les seuls règlements dont j'ai parlé concernent le tribunal canadien du commerce extérieur et les différentes lois pour créer un organisme d'acquisition du matériel de défense au Canada. J'ai fait des commentaires sur le nouveau plan d'acquisition du matériel de défense qu'on veut mettre en place et sur les améliorations qu'on pourrait y apporter. Cependant, je ne parle pas de règlement sur le développement des forces, du moins, je n'aurais pas dû en parler, et je ne pense pas l'avoir fait.

Le sénateur Meighen : Je vais essayer de retrouver le passage dans votre livre. Passons à autre chose.

Pensez-vous qu'on devrait s'approvisionner plus fréquemment auprès d'un fournisseur unique, ou est-ce que cela comporte des pièges? Le terrain est-il miné?

M. Williams : Si c'était à moi d'en décider, on ne procéderait jamais ainsi. Tout le monde y perd. Le contribuable y perd, l'armée aussi et l'industrie également.

Le sénateur Meighen : N'avez-vous pas dit que l'industrie s'était fortement consolidée et qu'il n'en existait pratiquement plus qu'une?

M. Williams : J'ai dit deux ou trois. Deux ou trois, c'est bien. Une seule, ça ne l'est pas. Les trois plus gros consortiums au monde ont participé au programme des hélicoptères maritimes. Un seul a remporté le marché. Il n'y a pas eu que des heureux. Néanmoins, trois d'entre eux ont jugé l'appel d'offres suffisamment intéressant pour consacrer de millions de dollars à leurs soumissions.

Chaque fois qu'on fait une présélection, on se prend pour Dieu. Pour une raison quelconque, on prétend savoir ce qui conviendra le mieux à l'armée. En réalité, personne ne peut le savoir avant que la concurrence n'ait joué.

Dans la meilleure des hypothèses, on a affaire à un budget fixe. Si on peut économiser 50 ou 100 millions en renonçant au fournisseur unique et en contraignant ce fournisseur à affronter la concurrence et à baisser ses prix, on peut réaffecter cet argent à d'autres priorités de défense.

Le sénateur Meighen : Je comprends. Mais n'y a-t-il pas des exceptions à la règle, comme dans le cas de la jeep Nyala en Afghanistan? De toute évidence, la Iltis ne faisait pas l'affaire. Il a fallu agir d'urgence.

M. Williams : C'est ce que l'on fait régulièrement. L'alinéa 506.11a) de l'Accord sur le commerce intérieur parle de la possibilité d'agir rapidement en cas d'événements imprévus. Il est absolument certain que nous faisons tout ce qu'il faut pour protéger la vie de nos militaires.

When we bought the unmanned aerial vehicles, UAVs, we did it quickly because we knew we needed them. When we got the counter bombardment radar systems from the Swedes, we did it quickly because we knew we needed them to protect our men and women on the bases. One can always do that.

To do that for those reasons is no problem at all. Those are short-term needs. You will do it and fix it. We are not talking about that. We are talking about whether we buy tactical airlift or buy other kinds of military equipment. People have talked about this for a long time. In those cases, you lose more time by trying to trick the system than by going through the door. The fixed-wing search and rescue is a perfect example.

In 2004, the Department of Finance said to us, "We will give you extra money. Where can you best use it?" I met with the vice-chief at that time and said, "All right, fixed-wing search and rescue is a critical need. Everyone understands it. The average Canadian understands we need things to save our people. Let us get the money and do it." We will be three years on and we have not done a thing. The primary reason for not doing a thing was that rather than go through the door straightforwardly, and develop a requirement package that we could then complete, there were continuous efforts to develop specifications that would allow one company to compete.

We have lost three years. I always said to the military, "Trust us to meet your needs."

The Chairman: Mr. Williams, this situation was of a company that had good political connections, exercised them and threw a monkey wrench into the system. It was not a question of someone trying to develop a faster route; it was a question of a company saying, wait for us until we modify a piece of equipment and play with it a bit.

Mr. Williams: With due respect, I do not think that was the reason. I was there from the get-go. I know all the companies that wanted to play. We visited all the companies in the marketplace. We should have, and could have, put out a requirement to allow more than one competitor to play. That would have allowed Canadian industry to be part of the different consortiums and to allow the minister to get up and say, I am not predetermining: If they can meet our needs, so be it and if they cannot, so be it. They are the ones that contended they could adapt what they have to meet the needs. My advice to the military is, do not downgrade your requirements. The minister must say that the capability will be equal to or greater than what we have today. You can say it a number of ways and let industry then deliver.

The Chairman: Let me put the question to you slightly differently and, believe it or not, this is a supplementary question. What happens when the capability drops and is degraded to such a level that you are faced with an emergency? We have been talking about tactical lift for such a long time. If you use that as an example, at what point do we consider the C-130 Hercules degraded to the point where we have a totally

Lorsque nous avons acheté des véhicules aériens tétépilotes, nous avons agi rapidement parce que nous savions que nous en avions besoin. Lorsque nous avons obtenu les systèmes de radar de contre-bombardement de la Suède, nous avons agi rapidement parce que nous en avions besoin pour protéger nos effectifs dans les bases. Il est toujours possible de procéder ainsi.

Le fait d'agir ainsi pour ces raisons précises ne pose pas de problème. Il existe des besoins à court terme. On les satisfait en agissant de cette façon. Ce n'est pas de cela que nous parlons, mais de l'achat de transport aérien tactique ou d'une autre sorte de matériel militaire. On en parle depuis longtemps. Dans un tel cas, on perd plus de temps en essayant de contourner les règles qu'en agissant au grand jour. L'aéronef de recherche et sauvetage en est un parfait exemple.

En 2004, le ministère des Finances nous a dit : « On vous accorde une rallonge. Comment allez-vous l'utiliser? J'ai rencontré le vice-chef à l'époque et je lui ai dit : « Très bien, l'avion de recherche et sauvetage constitue un besoin essentiel. Tout le monde en convient. Le Canadien moyen comprend qu'il nous faut de quoi assurer le sauvetage de nos militaires. Prenons cet argent et passons à l'action. » C'était il y a trois ans, et rien n'a encore été fait, essentiellement parce qu'au lieu de passer par la grande porte et d'élaborer un cahier des charges jusqu'à l'étape ultime, on s'est constamment efforcé de présenter des spécifications qu'une seule compagnie pouvait remporter.

Nous avons perdu trois ans. Pourtant, j'ai toujours dit aux militaires : « Faites-nous confiance, nous allons satisfaire vos besoins ».

Le président : Monsieur Williams, il s'agissait d'une société qui avait de bons contacts politiques, qui savait en jouer et qui a court-circuité le système. Il ne s'agissait pas de trouver un raccourci; c'est la société qui a dit : « Attendez un peu que l'on modifie cette pièce et qu'on la mette à l'épreuve. »

M. Williams : Sauf votre respect, je ne pense pas que ce soit la raison véritable du retard. J'ai participé à l'affaire dès le début. Je connais toutes les sociétés qui étaient prêtes à miser. Nous leur avons toutes rendu visite. Nous aurions pu et nous aurions dû exiger qu'il y ait plusieurs concurrents. L'industrie canadienne aurait ainsi pu participer aux différents consortiums et cela aurait permis au ministre d'affirmer que son choix n'était pas fait d'avance et que l'adjudicataire serait celui qui allait répondre à nos besoins. Plusieurs sociétés prétendaient pouvoir adapter leurs produits de façon à répondre à nos besoins. Moi, je conseille aux militaires de ne pas réduire leurs exigences. Le ministre doit dire que la capacité des nouveaux équipements doit être égale ou supérieure à ce que nous avons déjà. On peut le dire de différentes façons et voir ce que l'industrie peut nous offrir.

Le président : Je vais modifier légèrement ma question et, croyez-le ou non, il s'agit d'une question supplémentaire. Que se passe-t-il lorsque la capacité baisse et se dégrade à un tel point qu'on se retrouve en situation d'urgence? On parle depuis longtemps d'un transport aérien tactique. Dans cet exemple, à quel stade va-t-on considérer que le Hercules C-130 s'est détérioré au point de provoquer un dysfonctionnement dans les Forces

dysfunctional Canadian Forces? At that point, can you break the rules and say we need these because we cannot function without them?

Mr. Williams: I cannot give you an answer to that. I know we spent a lot of time worrying about the Hercules and developing a short-term and a long-term plan. That argument can be used to avoid competition all the time.

My point is, it is not unforeseen. You have one of two choices. Either you invoke national security to say, we will bypass all that and go ahead and buy it, or you say, we will invest the three or four months extra and do it right. My answer has always been, do the latter thing. If you do it from the get-go, chances are you will be further ahead than trying to convince people there is only one company that can do it. If you invoke national security, you have handed someone billions of dollars worth of Canadian taxpayers' money on a plate. I do not like that. I would much rather see suppliers sharpen their pencil. They may still win it, but at millions of dollars less and that gets poured back into the defence budget to be used elsewhere.

Senator Meighen: Mr. Williams, let me turn to something else. I would like your opinion as to whether it would help speed up the process. This committee has recommended on more than one occasion that the approval level of the Minister of National Defence for major capital projects be increased to \$500 million. I think now if it is over \$30 million, the minister must bring it to cabinet and if it were increased to \$500 million, cabinet could still ask for details. I think there are 49 projects on the drawing board right now and the number requiring presentation to cabinet and cabinet approval would be reduced to ten.

Is there any reason we should not do that?

Mr. Williams: No. Let me make some contextual comments. Right now, with two organizations you have a higher authority, going up a contractual level to the Minister of Public Works and Government Services. Both will be combined into one organization. I make the point that if you have an appropriately developed defence capability plan that has all the projects listed and prioritized, and the plan receives cabinet approval, there is no question that at the front end you ought to be able to get appropriate Treasury Board approval so you do not need to go back, project by project. You are exactly right. I think it could be even more streamlined than you say. The key is obtaining approval at the front end for this list of projects with ministers understanding what it means, how the projects will be procured, and then allowing one minister to maintain accountability as opposed to accountability being diffused between two ministers. Whenever you have accountability diffused between two ministers, it is hard to know where things go wrong. If you have one minister, you can project higher contract authority and higher project authority but you do that only when people have looked at the whole plan, they understand the whole plan, and they understand why this project is on the

canadiennes? À quel stade peut-on enfreindre les règles et dire que l'on a besoin de cet équipement, car on ne peut pas fonctionner sans lui?

M. Williams : Je ne peux pas vous donner de réponse. Je sais qu'on a passé beaucoup de temps à s'inquiéter du Hercule et à élaborer des plans à court et à long terme. C'est toujours l'argument qu'on utilise pour éviter de faire jouer la concurrence.

Ce que j'affirme, c'est qu'en l'espèce, il n'y a pas d'imprévu. On a deux possibilités. Soit on invoque la sécurité nationale pour contourner les règles et acheter immédiatement, soit on accepte d'y consacrer les trois ou quatre mois nécessaires et on le fait comme il faut. J'ai toujours opté pour la dernière formule. Si on agit dès qu'on a le feu vert, on a des chances d'aller plus vite que si l'on s'efforce de convaincre les autorités qu'il n'y a qu'un seul fournisseur possible. En invoquant la sécurité nationale, on offre à un fournisseur, sur un plateau d'argent, des milliards de dollars provenant de la poche du contribuable canadien. Cela ne me plaît pas. Je préfère que plusieurs fournisseurs affûtent leur crayon. Le marché sera toujours adjugé, mais pour plusieurs millions de dollars de moins, qui resteront dans le budget de la défense et qui pourront servir ailleurs.

Le sénateur Meighen : Passons à autre chose, monsieur Williams. J'aimerais savoir si, à votre avis, il serait utile d'accélérer la procédure. Notre comité a demandé à plusieurs reprises que le niveau d'approbation du ministre de la Défense nationale pour les grands projets d'investissements soit porté à 500 millions de dollars. Je crois qu'actuellement, pour les projets de plus de 30 millions de dollars, le ministre doit s'adresser au Cabinet, et si la limite était portée à 500 millions de dollars, le Cabinet pourrait toujours demander des détails. Je crois qu'il y a actuellement 49 projets sur les tables à dessin, et que l'augmentation du plafonnement réduirait à 10 le nombre des projets nécessitant l'approbation du Cabinet.

Y a-t-il une raison qui s'oppose à ce changement?

M. Williams : Non. Mais permettez-moi de mettre les choses en contexte. Actuellement, deux organismes interviennent; au-delà d'un certain montant contractuel, il faut passer par le ministre des Travaux publics et des Services gouvernementaux. Les deux doivent être combinés en un seul organisme. J'affirme que si l'on avait un plan des capacités de la défense suffisamment élaboré qui contienne tous les projets en ordre de priorité et que ce plan soit approuvé par le Cabinet, il est certain qu'on pourrait dès le début obtenir l'approbation du Conseil du Trésor, sans avoir à revenir devant le Cabinet, projet par projet. Vous avez tout à fait raison. On pourrait même faire encore plus simple. L'essentiel est de faire approuver au départ cette liste de projets, les ministres comprennent ce qu'elle signifie, ils savent comment on va procéder dans chaque projet et ils permettent à un ministre unique d'en assumer la responsabilité plutôt que de la répartir entre deux ministres. Chaque fois que l'on divise la responsabilité, il est difficile de situer exactement l'origine des problèmes. Avec un seul ministre, on peut prévoir une autorité contractuelle plus élevée une fois que le plan d'ensemble a été analysé, qu'il est bien compris et que l'on sait pourquoi chaque projet figure au plan. Ce n'est que lorsqu'on s'écarte du plan d'un certain pourcentage qu'il

plan. Only if you deviate by X per cent or do something dramatic do you have to come back to cabinet again — full speed ahead. That would streamline the process. There are recommendations to that effect in the book.

Senator Meighen: Can I ask you one final question about the old, famous story of the purchase of the submarines. It seems to me, as a former lawyer, that it is a case of *caveat emptor*. While I personally supported the purchase of those submarines, it seems where we went wrong is that they were lying unused in dry dock or tied up alongside for a number of years and inevitably, anything that goes through that process degrades. It is pretty basic. How did we miss it? Is it the process or the people?

Mr. Williams: I am not sure how often one has gone through this kind of a process where we reactivate used submarines. I know from reviewing the files about submarines in preparation for my coming to this committee, and the House of Commons as well, a lot of people did due diligence in trying to anticipate. There was review with engineers from both countries. I think they did the best they could in terms of trying to understand the extent of the reactivation work.

The fact is that the U.K. has had to pay the bill for the vast majority of the cost upgrades, not the Canadian taxpayer.

Senator Meighen: I did not realize that and I do not know whether most Canadian taxpayers realized that.

Mr. Williams: Absolutely. My counterpart there probably got more heat than I did here. We had to fix dents and those kinds of things, but by and large the contractual arrangements were such that all the problems were basically absorbed by the U.K. We suffered too by not having these in place when we wanted to provide sufficient training and all those kinds of navy issues that relate to getting them properly staffed. If you talk to the heads of the navy, they will talk to you more capably about those delays.

Everyone thought they were doing the best they could, and did a lot of rigorous work. Everyone was surprised at the amount of problems that occurred and the delays caused by them. At the end of the day, 25 cents on the dollar is still good value, if only we could get them up and running.

Senator Moore: I understand that a big part of the cost that Canada had to cover, in that submarine acquisition program was that we did not take and use the British weapons systems that were in place on these ships. We went about retooling and outfitting them with Canadian systems when the British system worked as well for us. They are an ally and you mentioned earlier about working with allies and saving time and money.

Is that so?

faut revenir devant le Cabinet, et à toute allure. On obtient ainsi une procédure simplifiée. J'ai fait des recommandations à cet effet dans mon livre.

Le sénateur Meighen : Puis-je vous poser une dernière question sur la vieille histoire célèbre de l'achat des sous-marins? En tant qu'ancien avocat, il me semble qu'on a là une illustration de la maxime *caveat emptor*. J'étais personnellement favorable à l'achat de ces sous-marins, mais il semble que l'erreur qu'on ait faite, c'est de les laisser en cale sèche ou à quai pendant plusieurs années car inmanquablement, tout ce qu'on laisse ainsi à l'abandon se dégrade. C'est l'évidence même. Pourquoi a-t-on fait cette erreur? Est-ce une erreur de méthode ou une erreur humaine?

M. Williams : Je ne sais pas si on a fait souvent cette démarche qui consiste à remettre en service des sous-marins usagés. J'ai révisé les dossiers des sous-marins en préparant ma comparution devant ce comité et devant celui des Communes, et je sais que nombreux sont ceux qui se sont efforcés de prévoir les événements. Des ingénieurs des deux pays ont procédé à une révision. Ils ont fait du mieux qu'ils pouvaient pour comprendre l'ampleur des travaux de réfection à effectuer.

Il reste que c'est le Royaume-Uni qui a acquitté la facture de la grande majorité des améliorations, et non pas le contribuable canadien.

Le sénateur Meighen : Je ne m'en étais pas rendu compte et je ne sais pas si la plupart des contribuables canadiens s'en rendent compte.

M. Williams : En effet. Mon homologue britannique a sans doute dû en supporter plus que moi. Nous avons dû réparer des éraflures et des problèmes de ce genre, mais de façon générale, les dispositions contractuelles étaient telles que tous les problèmes ont été pris en charge par le Royaume-Uni. Nous avons également été pénalisés parce que les sous-marins n'étaient pas en service à une époque où nous voulions faire de la formation, pour que les sous-marins soient bien pourvus en personnel. Le haut-commandement de la marine devrait être plus en mesure de vous parler de ces délais.

Tout le monde était persuadé que les responsables du projet faisaient de leur mieux et s'acquittaient de leurs tâches avec rigueur. Tout le monde a été surpris de l'ampleur des problèmes et des retards qu'ils ont provoqués. En définitive, la valeur résiduelle des sous-marins est de 25 p. 100, à condition qu'on puisse les faire marcher.

Le sénateur Moore : Je crois savoir qu'une bonne partie des coûts que le Canada a dû prendre en charge dans ce programme d'acquisition des sous-marins tient au fait que nous n'avons pas voulu reprendre les systèmes d'armement britanniques qui étaient installés sur ces sous-marins. Nous avons préféré les réoutiller et les doter de systèmes canadiens alors qu'on aurait pu s'accommoder des systèmes britanniques. La Grande-Bretagne est un allié et vous avez parlé tout à l'heure des économies de temps et d'argent qu'on faisait en collaborant avec nos alliés.

Est-ce bien le cas?

Mr. Williams: Without question, a big part of the program is the Canadianization of the system. Where I would probably differ from you — you would have to talk more to the navy people than to me — is that while the systems may be proven, we are working in a different environment. We have different communication responsibilities and different radar requirements, and I think the Canadianization process was not done simply at time and cost but because it was necessary to the functioning of our systems within our environment.

You would have to discuss that more in detail. I do not think that was a surprise, frankly. That is not where the problems arise in the Canadianization aspect. They were budgeted for and planned for.

Senator Moore: Including the weapons system?

Mr. Williams: Yes.

Senator Moore: It was all thought about with due diligence efforts? It was thought about and budgeted for, so there were no surprises there? How much would we have saved if we had just adopted the British missile systems that were on those ships?

Mr. Williams: I cannot give you a figure offhand. I would not even want to hazard a guess.

Senator Moore: Why did we not take those systems?

Mr. Williams: People more expert than I would make those decisions because you are talking about a military operational environment.

Clearly, the view of the Navy was that to operate those submarines within our environment required uniquely Canadian systems. That does not surprise me. You need to talk to the navy about why these systems are preferable.

Senator Moore: When we build a destroyer, we install weapons systems on board from different countries and then learn the technicalities of them.

Mr. Williams: No.

Senator Moore: Everything on a frigate built in Canada is made in Canada?

Mr. Williams: I use the maritime helicopter example again. While both the frame and the systems are there, the real risk is in integrating all the different systems uniquely packaged into our own helicopter. We did not take a helicopter with a weapons system from this country or that country. We took a frame and put in place those weapons systems that make the asset applicable to our environment.

Senator Moore: Where do we get those weapons systems?

Mr. Williams: We have a range of systems.

M. Williams : Il est indiscutable qu'une bonne partie du programme portait sur la canadienisation du système. Là où mon avis diffère du vôtre - et vous devriez en parler avec des représentants de la Marine plutôt qu'avec moi - c'est que même si les systèmes britanniques avaient fait leurs preuves, nous travaillons dans un environnement différent. Nos responsabilités de communication et nos exigences concernant les radars sont différentes et je pense que la démarche de canadienisation n'a pas été entreprise simplement pour des raisons de temps et de coût, mais parce qu'elle était nécessaire au fonctionnement de nos systèmes dans notre environnement.

Vous devriez étudier la question de façon plus détaillée. En réalité, ça n'a pas été une surprise. Ce n'est pas au niveau de la canadienisation que les problèmes sont apparus. L'opération avait été organisée et figurait au budget.

Le sénateur Moore : Y compris les systèmes d'armement?

M. Williams : Oui.

Le sénateur Moore : Est-ce que tout a été prévu avec la diligence nécessaire dans les plans et les budgets pour qu'il n'y ait pas de surprises? Combien aurions-nous économisé en adoptant les systèmes britanniques de missiles qui étaient installés à bord des sous-marins?

M. Williams : Je ne peux pas vous donner un chiffre de mémoire. Je ne veux pas conjecturer.

Le sénateur Moore : Pourquoi n'avons-nous pas adopté ces systèmes?

M. Williams : Ces décisions sont prises par des gens qui s'y connaissent mieux que moi, car il est ici question d'un environnement opérationnel militaire.

De toute évidence, la Marine a considéré que pour faire naviguer ces sous-marins dans notre environnement, il fallait les équiper de systèmes exclusivement canadiens. Cela ne me surprend pas. Il faudrait demander aux responsables de la Marine pourquoi nos systèmes sont préférables.

Le sénateur Moore : Quand nous construisons un destroyer, les systèmes d'armement qu'on installe à bord proviennent de différents pays; ensuite, on en découvre les technicalités.

M. Williams : Non.

Le sénateur Moore : Tout ce qui est embarqué à bord d'une frégate construite au Canada est fait au Canada?

M. Williams : Je vais reprendre l'exemple de l'hélicoptère maritime. Son châssis et ses systèmes existent déjà, mais le danger, c'est d'intégrer tous les différents systèmes en une formule unique dans notre propre hélicoptère. Nous ne nous sommes pas dotés d'un hélicoptère équipé d'un système d'armement provenant de tel ou tel pays. Nous avons pris un châssis et nous y avons intégré des systèmes d'armement pour en faire un aéronef utilisable dans notre environnement.

Le sénateur Moore : D'où proviennent ces systèmes d'armement?

M. Williams : Il y en a toute une gamme.

Senator Moore: From across the world, which is exactly my point.

Mr. Williams: We do not take someone else's helicopter and system and then remove it.

Senator Moore: I know that. My point is, we have a proven military weapon in place on these submarines that we did not take, and we could have. It would have saved millions.

Mr. Williams: I am not so sure those weapons could operate within the Canadian environment.

Senator Moore: I am not sure if missiles or torpedoes were on board.

The Chairman: Mr. Williams, even with the money we have spent on the submarines, they are still significantly less than the alternative; is that correct?

Mr. Williams: Yes: At the time I left the cost was about 25 cents on the dollar. That cost may have gone up. The costs are less than the alternative of buying new ones, absolutely.

The Chairman: Those numbers still apply even though we are close to the mid-life of the submarines, the Chicoutimi is out of play, and they will not be fully operational for another year or two?

Mr. Williams: Correct: The plan still is to ensure they are serviceable for 20-plus years, and that is still the intent. You recall that we underestimated the cost of maintaining each one, and that was included to ensure we were open, fair and transparent with the costs. Absolutely there is a cost saving, providing they can be made operational.

The Chairman: How do you account for the public perception that the taxpayer has been ripped off with these boats?

Mr. Williams: While it is nice to mention 25 cents on the dollar, we still do not have anything.

All people have heard about is problems and delay, so they are saying will we ever get these boats? If they are never operational, then 25 cents on the dollar is 25 cents wasted. I can understand why people would think that way. If they do become operational in the near future and we can maintain them for the next 20 to 30 years, given our limited budget, it is a good deal for Canada.

The Chairman: I am not sure whether you are telling us a story about the price of your bananas.

Senator Day: I would like to start by discussing an announcement a couple of weeks ago for the high-frequency surface wave radar that is being developed. The plan is for three in the West Coast and two in the East Coast, as I recall. This was an important part of DND's plan. The program was cancelled by the current government because, as I understand it, the

Le sénateur Moore : Du monde entier, et c'est bien là que je voulais en venir.

M. Williams : Nous n'achetons pas un hélicoptère étranger dont nous retirons les systèmes.

Le sénateur Moore : Je sais. Ce que je veux dire, c'est qu'il y avait à bord de ces sous-marins un armement militaire éprouvé dont nous n'avons pas voulu, et que nous aurions pu reprendre, ce qui nous aurait permis d'économiser des millions.

M. Williams : Je ne suis pas certain que ces armes auraient pu fonctionner dans l'environnement canadien.

Le sénateur Moore : Je ne suis pas certain qu'ils aient été équipés de missiles et de torpilles.

Le président : Monsieur Williams, même avec tout l'argent consacré aux sous-marins, ils restent toujours beaucoup moins coûteux que les autres formules, n'est-ce pas?

M. Williams : Oui. Au moment de mon départ, leur coût représentait 25 p 100 de celui des autres options. Il a peut-être augmenté. Mais ces sous-marins coûtent beaucoup moins chers que des neufs.

Le président : Ces chiffres sont-ils toujours valides, même si nous en sommes presque à mi-chemin dans la durée d'utilisation des sous-marins, que le Chicoutimi ne soit plus en lice et que les autres ne seront sans doute pas pleinement opérationnels avant encore un an ou deux?

M. Williams : Oui. D'après le plan, ils doivent rester en service pendant au moins 20 ans, et c'est toujours ce qui est prévu. Vous vous souvenez qu'on avait sous-estimé le coût de l'entretien de chacun d'entre eux, mais qu'il a ensuite été pris en compte pour assurer une parfaite transparence des coûts. Nous avons effectivement fait des économies, à condition qu'on puisse rendre les sous-marins opérationnels.

Le président : Et que faites-vous de l'opinion publique, qui a l'impression que le contribuable a été floué par l'achat de ces sous-marins?

M. Williams : On a beau dire qu'ils ne coûtent que 25 cents quand les autres options auraient coûté un dollar, mais nous n'avons toujours rien en échange.

Tout le monde a entendu parler des problèmes et des retards et on se demande maintenant si nous pourrions nous en servir un jour. S'ils ne sont jamais opérationnels, les 25 cents auront été gaspillées. Je comprends que les gens tiennent ce raisonnement. Mais si les sous-marins peuvent être mis prochainement en service et qu'ils le restent pendant 20 ou 30 ans, ce sera une bonne affaire pour le Canada, compte tenu de notre budget limité.

Le président : Je me demande si vous ne nous racontez pas une histoire pour nous vendre votre salade.

Le sénateur Day : J'aimerais que l'on parle maintenant de l'annonce faite il y a quelques semaines à propos du radar haute fréquence à ondes de surface qu'on est en train de mettre au point. Si je me souviens bien, on en a prévu trois sur la côte ouest et deux sur la côte est. C'était un élément important du plan du MDN. Le programme a été annulé par le gouvernement actuel parce

department of communications was not prepared to allow the frequencies to be used for that equipment after many millions of dollars were spent. This program incorporated into the plan for knowing what was happening on the seas at our two approaches. Is that a procurement problem, or is that DND not knowing that this was a potential problem? How does this situation happen?

Mr. Williams: It did not just crop up. It was an issue when I was there. To be fair, at the time, working with Industry Canada and communications, I thought that they were trying to address where on the spectrum it would fit.

Obviously they could not address the problem, notwithstanding best efforts by everyone. Whether something else could have been done to expedite it or to address the problem, I cannot say. I was somewhat surprised, but obviously both organizations could not find a way to address each other's concerns, and obviously the senior people did not feel anything needed to be imposed to make it happen.

The Chairman: On the subject, Senator Day, Lieutenant-General Marc Dumais did not have the answer when he appeared before us, but he did undertake, on the part of the department, to provide us with a complete explanation on this matter. Mr. Williams may have a different perspective.

Senator Day: In procurement and during the procurement phase, do you leave that kind of issue to someone else to do: DND says this is what we want, we have defined this, and you assume that all those checks have been made?

Mr. Williams: No: It is fair to say that whether it is the military, as part of their statement of requirements, or the procurement arm trying to move this project forward, both would be heavily involved in addressing any kind of hiccup in the process.

Senator Day: Would any licences required be part of the procurement process as well?

Mr. Williams: Absolutely: We work together on this, and if one of the requirements of our men and women is not met we try to find the solution together. A lot of people in the procurement organization are military, so everyone is committed to finding the solution because we are doing it for colleagues.

Senator Day: We will see what answer we get from other sources, but I raised the issue because we have you here and you were involved as deputy minister at the time.

Mr. Williams: Assistant deputy minister.

Senator Banks: For clarification, did you say that the people involved in the procurement process would be the ones involved in obtaining a licence from the CRTC, as an example? Is that a part of procurement?

qu'apparemment, le ministère des Communications n'était pas prêt à accorder les fréquences utilisées par ce matériel, alors qu'on y a déjà consacré des millions de dollars. Le programme visait à nous permettre de savoir ce qui se passe en mer à l'approche de nos côtes. Est-ce que c'est un problème d'approvisionnement ou est-ce que la Défense nationale ne s'est pas rendu compte d'un problème potentiel? Comment un tel imbroglio a-t-il pu se produire?

M. Williams : Le problème n'est pas nouveau. Il se posait déjà lorsque j'y étais. En toute justice, je croyais à l'époque qu'Industrie Canada et Communications Canada cherchaient à établir où se situerait le projet sur le spectre.

Malgré les efforts déployés, ils n'y sont de toute évidence pas parvenus. Je ne sais pas si autre chose aurait pu être fait pour régler le problème. Cette impasse m'a quelque peu étonné, mais il semblerait que les deux organismes ne soient pas parvenus à s'entendre et leur haute direction respective n'a pas cru bon imposer une solution.

Le président : À ce sujet, sénateur Day, le lieutenant général Marc Dumais n'a pas pu nous expliquer la raison d'être de cette impasse, mais il s'est engagé, au nom du ministère, à nous fournir tous les renseignements s'y rapportant. M. Williams voit peut-être les choses sous un autre angle.

Le sénateur Day : Durant la phase des approvisionnements, laissez-vous ce genre de question à d'autres? Le ministère de la Défense se contente-t-il de faire connaître ses besoins et demande-t-il à un autre organisme de faire toutes les vérifications nécessaires?

M. Williams : Non. Tant l'armée, lorsqu'elle exprime ses besoins, que le service des approvisionnements, qui est chargé de l'exécution du projet, déploieraient tous les efforts voulus pour aplanir toutes les difficultés susceptibles de se poser.

Le sénateur Day : L'acquisition des licences nécessaires fait-elle aussi partie du processus des approvisionnements?

M. Williams : Tout à fait. Nous collaborons dans ce domaine et si les besoins des militaires ne sont pas satisfaits, nous essayons ensemble de trouver une solution. Comme bon nombre de ceux qui travaillent au sein du service des approvisionnements sont des militaires, nous n'épargnons aucun effort pour trouver une solution au problème qui se pose parce que nous avons à cœur l'intérêt de nos collègues.

Le sénateur Day : Nous verrons quelles explications nous obtiendrons d'autres sources, mais si j'ai soulevé la question aujourd'hui, c'est parce que vous étiez sous-ministre à l'époque.

M. Williams : Sous-ministre adjoint.

Le sénateur Banks : Avez-vous bien dit que les personnes qui seraient chargées du processus des approvisionnements seraient aussi celles qui seraient chargées d'obtenir une licence du CRTC par exemple? Cela fait-il partie du processus des approvisionnements?

Mr. Williams: If there was an issue with Industry Canada and the communication people in the process of the military defining their requirements for this surface wave radar, and depending on where it was on the spectrum in relation to this issue, we would not sit back idly and tell them to fix the problem. As I discussed in the book, civilians ought to be able to work the system perhaps even better than the military. We would try to convene a meeting and bring organizations together to figure out how we solve the problem together. That is what I was trying to refer to.

Senator Day: It is important to clarify that.

You raised accountability in your comments earlier, and I think it is an interesting area that we might want to explore a little bit.

Bill C-2, the federal accountability act, is before Parliament at the present time. In that bill there is a provision for a procurement officer. Have you had an opportunity to study that recommendation? Can you talk about the impact of that position, assuming the bill gets passed?

Mr. Williams: I have looked at it. I am all in favour of stronger accountability, but whether this particular position achieves much is questionable. For one thing, how will it fit within the spectrum of the Canadian International Trade Tribunal and existing rules? If someone has a problem today they know where to go. My second point is that the position is advisory, not adjudicatory. In other words, that person can give advice but cannot rule. How much substance will that person have and how challengeable will that person's decisions be? If that person makes a recommendation, can it be challenged? We do not know the answer to that question. However, it does allow people that have missed the CITT deadline to go to that person, and it does look at contract administration. There are opportunities for that person to add value, perhaps, but I am skeptical. We have many checks and balances, more than any other country, with the Agreement on Internal Trade and the Canadian International Trade Tribunal. We need to determine how that person fits within the accountability of an organization. I have many questions in mind in this respect.

Senator Day: Mr. Justice Gomery's report recommended strongly that parliamentary committees be given sufficient resources to do the job to hold ministers accountable. You point out in your comments that to date you have not seen committees being rigorous in that respect. Obviously, you agree with Mr. Justice Gomery that the committees need resources to do their job properly.

Mr. Williams: Probably, yes: I say "probably" because although more resources can help, witnesses who appear before committees should be interviewed prior to their appearance, either in their office or somewhere else, and questioned about

M. Williams : Si, au moment de définir nos besoins relatifs à ce radar à ondes de surface, nous constatons qu'un problème se posait entre Industrie Canada et le service de communication, notamment sur la fréquence du spectre à utiliser, nous ne resterions pas les bras croisés en attendant qu'ils règlent le problème. Comme je le fais remarquer dans le livre, les civils devraient connaître le système tout aussi bien que les militaires. Nous convoquerions une réunion et nous tâcherions d'amener les divers intervenants à trouver une solution au problème. Voilà ce que j'essayais de dire.

Le sénateur Day : C'est important que vous le précisiez.

Vous avez soulevé plus tôt la question de la responsabilité, question sur laquelle je crois que nous devrions nous pencher quelque peu.

Le Parlement est actuellement saisi du projet de loi C-2, Loi fédérale sur la responsabilité. Ce projet de loi propose de créer le poste de responsable des approvisionnements. Avez-vous eu l'occasion d'étudier cette recommandation? À supposer que le projet de loi soit adopté, quelle serait, à votre avis, l'incidence de la création de ce poste?

M. Williams : J'ai effectivement étudié cette recommandation. Je suis tout à fait en faveur de la responsabilité, mais il est permis de se demander si la création de ce poste améliorera les choses à cet égard. Quel sera notamment désormais le rôle du Tribunal canadien du commerce extérieur et des règles actuelles? Aujourd'hui, lorsqu'un problème se pose, nous savons à qui nous adresser. Le titulaire de ce poste n'aura qu'une fonction consultative. Il ne sera pas un arbitre. Autrement dit, cette personne pourra donner des conseils, mais elle ne pourra pas prendre de décisions. Quelle sera la nature des pouvoirs qui lui seront conférés et quelle sera la valeur de ses décisions? Si le titulaire du poste formule une recommandation, cette recommandation pourra-t-elle être contestée? Nous ne connaissons pas la réponse à cette question. Les personnes qui n'auront pas présenté leur cas devant le TCCE dans les délais prescrits pourront cependant s'adresser à lui et il se penchera sur la question de la gestion du contrat. Il pourra peut-être faire œuvre utile, mais j'en doute. Avec l'Accord sur le commerce intérieur et le Tribunal canadien du commerce extérieur, notre système compte davantage de poids et de contrepoids que bien d'autres. Il faudra voir où s'inscrira cette personne au sein du cadre de responsabilité d'un organisme. Je me pose de nombreuses questions à cet égard.

Le sénateur Day : Dans son rapport, le juge Gomery a recommandé vivement qu'on accorde aux comités parlementaires les ressources voulues pour qu'ils puissent demander des comptes aux ministres. Dans votre déclaration, vous avez dit que vous ne pensiez pas que les comités avaient jusqu'ici rempli ce rôle. Vous êtes donc de toute évidence d'accord avec le juge Gomery lorsqu'il dit que les comités ont besoin de ressources pour s'acquitter convenablement de leur rôle.

M. Williams : Probablement. Je dis « probablement » parce que bien qu'un accroissement de ressources ne soit jamais à dédaigner, je crois que les témoins qui sont invités à comparaître devant des comités devraient être interviewés avant leur

what they will say. That information should be brought back to committee members for the collective good of all. Whether that requires more resources or better use of existing resources I am not sure. Maybe it is a bit of both. Efforts can be made collectively if you are determined to explore things as opposed to taking a partisan position, which most of the House of Commons committees do, more often than not. I would argue that you can do your job better with what you have but if you have more, it makes the job easier. I would love to see people have more resources but I know that is not always the case. My plea is: If you do not have more resources, at least use what you have to the betterment of all committee members. One way to do that is to take the time to interview witnesses once before their appearance and to share those notes so that everyone has a higher level of understanding before the witnesses appear before the committee.

Senator Day: That recommendation is in your comments and explains the importance of interviewing witnesses beforehand.

Mr. Williams: As a bureaucrat, I made a comment that I would prepare at length, like studying for a dissertation. It was great for me to do that because I asked many questions in anticipation of being asked many hard questions. It forces witnesses to do their homework much better than, perhaps, they would do otherwise.

Senator Day: My final question is about industrial benefits and the use of the purchasing power of the Department of National Defence for regional development. In your book you talk about understanding the process and you give three different ways that industrial and regional benefits can accrue. You seem to endorse the concept but you put an interesting recommendation at the end: that DND should be compensated if DND purchasing power creates a regional or industrial benefit when the item would cost less to purchase elsewhere. Do you see that as a legitimate role for government, to use the DND budget to industrial benefit and regional development?

Mr. Williams: Yes I do see it as legitimate, without question. The main purpose of defence procurement is to meet the military's needs. However, when you spend billions of dollars of taxpayers' money, to not create benefits for Canadians in jobs would be unconscionable. The current system allows for that. Typically, on procurements over a certain amount we demand benefits equal to those that are in the contract. If one wins a contract of \$570 million, the supplier will be asked to contribute a benefit to that extent at least in Canada.

comparution, soit à leur bureau, soit ailleurs, pour que l'on sache ce qu'ils comptent dire devant le comité. Cette information devrait être ensuite transmise aux membres du comité dans l'intérêt général. Faudrait-il pour cela augmenter les ressources des comités ou que ceux-ci utilisent mieux celles dont ils disposent, je n'en suis pas sûr. C'est sans doute un peu des deux. Au lieu d'adopter une position sectaire comme la plupart d'entre eux le font trop souvent, les comités de la Chambre des communes pourraient ensemble se pencher sur la question. Je crois que vous pourriez bien faire votre travail avec les ressources dont vous disposez, mais votre tâche serait facilitée si vous en aviez davantage. Je ne m'oppose certainement pas à ce qu'on accroisse vos ressources, mais je sais que cela risque de poser des difficultés. Voici ce que je recommande : si l'on n'accroît pas vos ressources, utilisez-les à tout le moins dans l'intérêt de tous les membres du comité. À cette fin, je crois qu'il conviendrait d'interviewer les témoins avant qu'ils ne comparaissent devant le comité et de faire profiter tous les membres du comité de cette information pour qu'ils comprennent mieux ce que les témoins diront devant eux.

Le sénateur Day : Cette recommandation figure dans votre déclaration et vous expliquez pourquoi il convient d'interviewer à l'avance les témoins.

M. Williams : J'ai dit que comme fonctionnaire, je me préparais longuement avant de comparaître devant un comité comme si je préparais une dissertation. Je me posais à moi-même de nombreuses questions en prévision des questions difficiles qui me seraient posées. Les témoins se prépareraient ainsi beaucoup plus qu'ils ne le feraient autrement.

Le sénateur Day : Ma dernière question portera sur les retombées industrielles des achats du ministère de la Défense nationale et de leur incidence sur le développement régional. Vous dites dans votre livre qu'il faut comprendre le processus et vous donnez trois différentes façons par lesquelles des contrats d'approvisionnement peuvent entraîner des retombées industrielles et régionales. Vous semblez être favorable au concept, mais vous formulez une recommandation intéressante à la fin de cet exposé, à savoir que le MDN devrait être indemnisé lorsqu'il achète un produit en raison des retombées régionales et industrielles qu'il peut avoir alors qu'il aurait pu l'acheter à moindre coût. Pensez-vous que le gouvernement peut légitimement utiliser le budget du MDN pour favoriser le développement industriel et régional?

M. Williams : Tout à fait. L'objectif premier de l'approvisionnement militaires est de répondre aux besoins militaires. Il serait cependant impensable que le ministère dépense des milliards en deniers publics sans que cela se traduise par la création d'emplois au Canada. Le système actuel le permet. Dans le cas des contrats d'approvisionnement supérieurs à une certaine somme, nous exigeons des retombées égales à celles qui sont prévues dans le contrat. Si un fournisseur obtient un contrat de 570 millions de dollars, on lui demandera de créer des retombées au Canada d'une valeur équivalente.

With the AIT, we cannot say where those benefits will occur. Only industry can determine that. Industry is not stupid — they understand politics and that you should distribute things from coast to coast so they will go where industry is so they do not incur additional costs needlessly.

Putting on our defence hat, the best way to buy is competitively because competition will maximize your budget. The government has the right to say, as other countries have done, that in terms of the industrial framework the government wants to provide additional benefit to Canadian industries. Currently that holds for only two industries — ship building and munitions. Obviously, we would comply with that. My point is that restriction typically means increased costs. To that effect, you might say to the ministers of the Crown and to cabinet that if government policy includes such restrictions, then it will cost more and that extra cost should not be borne by the Department of National Defence. In asking for that, the odds likely will be small of getting it — so be it. At least the government has spoken to a new industrial policy to encourage and enhance these industries, just as in other major countries. DND, in understanding the new rules, will ask for the extra money and government will say yea or nay. For DND not to ask would not be smart. Whether the money is forthcoming, at minimum it is useful for the decision makers to know what it will cost. We do not know the cost of industrial and regional benefits or the cost of demanding that our ships be built in Canada. We ought to know that because we might understand that it is worthwhile to do that for many different reasons. I strongly advise finding the answers to those questions.

Senator Day: My supplementary question is whether that is readily calculable.

Mr. Williams: Certainly someone, inside or outside the bureaucracy, could do a good job of identifying those costs within a range. I am not convinced that it would cost more for industrial regional benefits. That would be useful to note, too, because all the naysayers might be surprised to know that a competitive marketplace with the strength of our industry does not cost us much, if anything, for companies outside of Canada to use our industry to build or to supply. In my view, any incremental cost is minimal. We can work to determine that or at least to have a rough approximation.

Senator Day: Did you do that as a matter of course when you were assistant deputy minister?

Mr. Williams: No because the accountability lies with Industry Canada, where the industrial and regional benefits policy is in place. We talked about it a great deal but it is not up to me to do that.

The Chairman: If I understood correctly, Mr. Williams, you said that you did not think there was any additional cost for having 100 per cent regional benefits coming back?

En raison de l'Accord sur le commerce intérieur, nous ne savons pas où ces retombées se manifesteront. Seule l'industrie peut le savoir. Or, l'industrie n'est pas stupide. Elle comprend la politique ainsi que le fait que les retombées doivent être équitablement réparties dans tout le pays. L'industrie veillera cependant à ne pas accroître ses coûts de façon inutile.

Du point de vue militaire, le processus concurrentiel est celui qui permet d'optimiser son budget. Comme d'autres gouvernements l'ont fait, le gouvernement canadien a cependant le droit d'exiger que les achats militaires entraînent des retombées pour les industries canadiennes. À l'heure actuelle, cela ne vaut que pour deux industries, celle de la construction navale et des munitions. Nous respecterions certainement les exigences à cet égard. Ce genre d'exigences s'accompagnent cependant habituellement d'un relèvement des coûts. On pourrait effectivement dire aux ministres de la Couronne et au Cabinet que ce genre de politique gouvernementale entraîne habituellement une augmentation des coûts et que ces coûts supplémentaires ne devraient pas être assumés par le ministère de la Défense nationale. Il y a peu de chance qu'on en tienne compte. Comme d'autres importants pays, le Canada compte mettre en œuvre une nouvelle politique industrielle visant à favoriser le développement de ces industries. Le MDN réclamera davantage de ressources financières et le gouvernement acquiescera à sa demande ou la rejettera. Le ministère manquerait d'intelligence s'il agissait autrement. Il serait à tout le moins bon que les décideurs connaissent le coût de cette politique. Nous ne savons pas ce que coûtent ces retombées industrielles et régionales ni ce que coûte l'exigence voulant que les navires soient construits au Canada. Nous devrions cependant connaître ce coût pour être en mesure de voir que cette politique se justifie pour de nombreuses raisons. Je recommande vivement au comité d'obtenir les réponses à ces questions.

Le sénateur Day : Peut-on vraiment chiffrer tout cela?

M. Williams : Il serait certainement possible au sein de la fonction publique ou à l'extérieur de celle-ci d'établir un chiffre approximatif. Je ne suis pas convaincu que le coût serait plus élevé en raison des retombées industrielles et régionales. Ce serait d'ailleurs utile de connaître ce coût parce que les détracteurs de cette politique se rendraient peut-être ainsi compte de la force de notre industrie et de sa capacité à faire concurrence aux industries étrangères. À mon avis, l'augmentation de coût, le cas échéant, ne peut qu'être minime. Nous pouvons certainement chercher à établir ce coût en gros.

Le sénateur Day : Avez-vous essayé de le faire lorsque vous étiez sous-ministre adjoint?

M. Williams : Non, parce que c'est à Industrie Canada de le faire puisque c'est de ce ministère que relève la politique relative aux retombées industrielles et régionales. Nous en avons beaucoup parlé, mais ce rôle ne m'appartenait pas.

Le président : Si je vous ai bien compris, monsieur William, vous avez dit que des retombées régionales intégrales de 100 p. 100 n'entraîneraient pas d'augmentation de coût?

Mr. Williams: I am not sure whether there is any cost, or even much cost. I too would like to know that answer.

The Chairman: You have not studied it.

Mr. Williams: That is correct. My suggestion is, that is the way in which business is done around the world today.

The Chairman: We hear your theory but where is the best place to find the answer to that?

Mr. Williams: The people accountable for Canadian industrial policy are found at Industry Canada.

The Chairman: Do you believe that they can demonstrate that we are not paying X per cent extra for a widget?

Mr. Williams: No, I am not sure they can do that. I am uncertain whether they would know, when asked, if there is a cost and how much it is for industrial and regional benefits, IRBs.

The Chairman: Is there an additional cost calculated for ammunition or shipbuilding?

Mr. Williams: No: Currently, we comply with cabinet direction.

The Chairman: Cabinet is never told of how much extra it will cost if you direct that vessel to that yard?

Mr. Williams: That is correct, as opposed to allowing it to be built in Korea, for example.

Senator St. Germain: Mr. Williams, the clarity that you have brought to this hearing indicates your level of knowledge. You are dead on with regard to turf. I recall that in 1988 government was prepared to devolve the airports and the ADM said, "We will look after it." I said, "No, we need a point person." The deputy minister said, "Minister, you do not need this." We are facing the same situation today. If we were to set up defence procurement Canada, we would need to dismantle certain positions within the system. Ministers do not know everything. You are absolutely right. They rely on information from bureaucrats and their political staff, what little information they may have on these complex files.

We are talking about changing the process here. We can go into the various acquisitions in the past, and we should learn from history. How would you recommend, short of going to the Prime Minister — maybe that is the only route to go — that we effect your recommendations in this book as far as devolving the process and establishing the process that works? The process you recommend would also deal with the question of men and women in the theatre of action in harm's way and urgency. It would most likely expedite that process of being able to react quicker.

M. Williams : Je ne suis pas sûr qu'il y a augmentation de coût ou que ce coût, le cas échéant, soit très élevé. J'aimerais aussi obtenir réponse à cette question.

Le président : Vous n'avez pas examiné la question.

M. Williams : C'est juste. C'est la façon dont les choses se font à l'échelle mondiale aujourd'hui.

Le président : Nous comprenons votre point de vue, mais où pourrions-nous trouver réponse à cette question?

M. Williams : Les responsables de la politique industrielle canadienne se trouvent à Industrie Canada.

Le président : Pensez-vous qu'ils sont en mesure de nous prouver que cette politique n'entraîne aucun coût supplémentaire pour le Canada?

M. Williams : Non, je ne suis pas sûr qu'ils puissent le faire. Je doute qu'ils puissent établir le coût éventuel des retombées industrielles et régionales.

Le président : A-t-on établi le coût supplémentaire de la politique relative aux minutions et à l'industrie navale?

M. Williams : Non. Nous ne faisons pour l'instant que respecter la directive du Cabinet.

Le président : On ne dit jamais au Cabinet ce que coûte de plus la décision de faire construire un navire par un chantier naval ou par un autre?

M. Williams : C'est juste, par opposition à ce que ça coûterait en Corée, par exemple.

Le sénateur St. Germain : Monsieur Williams, la clarté avec laquelle vous nous avez exposé votre point de vue montre bien à quel point vous comprenez ce dossier. Vous avez tout à fait raison de dire qu'il s'agit d'une querelle de compétences. Je me souviens qu'en 1988, le gouvernement voulait se défaire des aéroports et que le SMA a dit qu'il s'en occuperait. J'ai rétorqué qu'il fallait une personne qui soit responsable du dossier. Le sous-ministre a convaincu son ministre que ce n'était pas le cas. Nous faisons face aujourd'hui à la même situation. Si nous devons créer un mécanisme chargé de l'acquisition du matériel de défense, il nous faudrait supprimer un certain nombre de postes au sein du système. Les ministres ne savent pas tout. Vous avez absolument raison. Ils se fient à l'information que leurs fonctionnaires et leur personnel politique leur transmettent même si l'information dont ils disposent sur ces dossiers complexes n'est pas très volumineuse.

Il est question de changer le processus. Nous pourrions tirer parti des enseignements du passé à cet égard. Comment recommanderiez-vous qu'on mette en œuvre vos recommandations à l'égard de l'établissement d'un nouveau processus? Faudrait-il s'adresser directement au premier ministre? Le processus que vous recommandez tient aussi compte des besoins des hommes et des femmes qui sont déployés sur le terrain et dont la vie est menacée. Vous proposez une façon de réagir plus rapidement à l'évolution de la situation.

Those of us that have been elected, political people that come in from British Columbia, New Brunswick, Nova Scotia or wherever it is, we arrive here and, all of a sudden, we are a "minister of this." I am sure you people are saying, "How long will this minister be here?" If we were to make a recommendation as a committee that your ideas are sound, what is the best way to get the process underway in Ottawa?

Mr. Williams: Frankly, if this committee said something like "Upon review, these recommendations should be implemented forthwith," and pass it to the Prime Minister, that would not hurt.

We are trying to appear before SCNDVA as well to make that same point. We will try to provide this information directly to the Prime Minister. People like you must make the point that the time for study is over if we are to try to fix this thing. Frankly, nothing else under the sun will be uncovered about this process. It is all right there. You either decide to fix it or not. If you do not fix it, I am not so sure the government can then say to its ministers in their mandate each time, "Please look at procurement and see how you can make it faster and cheaper." That is what it says in every mandate letter. They have the answer, and not only do they have the recommendations but they also have the roadmap to do it within a year. Establishing the agency and the legislative changes that must be made are not particularly onerous. They can be done quickly by changing the particular acts I have indicated. If people want to put the men and women first, from the top of the government they simply must say, "Do it. Give me monthly progress reports, but we are not asking you whether you like this. We are simply telling you do it."

The process will stand best if we look at it as I have done, namely, holistically. We have focussed a bit of time on industrial issues here. We have not talked much about the Canadian International Trade Tribunal. To have people heading up that tribunal that have no procurement experience is unconscionable. They make decisions worth hundreds of millions of dollars, and none of them has procurement experience. It does not make any sense to me.

Senator Moore: Is that the situation today?

Mr. Williams: Yes, it is. To have a mandate that allows suppliers who did not even bid to complain afterwards about something and to win lost profits is bananas.

Therefore, we have many things to look at, and my plea is not to focus on only one thing. If we want to improve the process, let us do it all. How the CITT acts influences the culture of the organizations. You can become risk averse because you receive inane decisions. I am not saying all decisions are inane, but when decisions boggle the mind, what do you do? That leads to stagnation because you are so afraid of making mistakes.

Ceux d'entre nous qui se sont fait élire et qui viennent de la Colombie-Britannique, du Nouveau-Brunswick ou de la Nouvelle-Écosse, par exemple, deviennent parfois soudainement le « ministre de ceci ou de cela ». Je suis sûr que des gens comme vous se disent « combien de temps ce ministre restera-t-il en fonction? » Si notre comité devait recommander de donner suite à vos idées, quelle serait la meilleure façon de s'y prendre?

M. Williams : Honnêtement, si le comité disait quelque chose comme ceci : « Après examen, ces recommandations devraient être mises en œuvre immédiatement », et que cela soit transmis au premier ministre, cela ne pourrait pas nuire.

Nous essayons de comparaître également devant le Comité de la défense des Communes pour présenter le même point de vue. Nous essaierons de transmettre cette information directement au premier ministre. Les gens comme vous doivent dire que le moment d'étudier la question est terminé et qu'il faut agir. Nous savons maintenant tout ce qu'il y a à savoir sur ce processus. Tout est là. Soit on décide de régler le problème, soit on décide de ne pas le faire. Je ne suis pas sûr que le gouvernement puisse continuellement dire à son ministre qu'il faut examiner le processus des approvisionnements en vue de le rendre plus rapide et moins coûteux. C'est ce que le gouvernement fait à chaque nouveau mandat. Le gouvernement connaît maintenant la façon de régler ce problème et il dispose maintenant non seulement de recommandations, mais d'une feuille de route de manière à mettre sur pied un processus d'ici un an. Il ne serait pas très compliqué de créer l'organisme recommandé et d'apporter des modifications législatives. Il suffirait de modifier les lois que j'ai indiquées. Si le gouvernement veut accorder la priorité aux hommes et aux femmes qui font partie de l'armée, il suffirait qu'il dise ceci : « Que cela vous plaise ou non, mettez en œuvre ce processus et soumettez-nous des rapports d'étape chaque mois à cet égard. »

Le processus doit être pris dans son ensemble. Nous nous sommes penchés aujourd'hui sur les retombées industrielles. Nous n'avons pas beaucoup parlé du Tribunal canadien du commerce extérieur. Il est impensable que les personnes qui dirigent ce tribunal n'aient pas d'expérience dans le domaine des approvisionnements. Ces personnes rendent des décisions sur des dossiers qui valent des centaines de millions de dollars, mais aucune d'elles ne compte de l'expérience dans le domaine des approvisionnements. Ça me paraît insensé.

Le sénateur Moore : Est-ce la situation à l'heure actuelle?

M. Williams : Oui. Il ne sert à rien de permettre à des fournisseurs qui n'ont même pas présenté de proposition de pouvoir présenter une plainte devant ce tribunal et parfois d'obtenir une indemnisation.

Nous devons donc nous pencher sur de nombreux éléments à la fois. Il faut améliorer l'ensemble du processus. La façon dont le TCCE fonctionne influe sur la culture des organisations. On peut devenir peu disposé à prendre des risques parce que des décisions insensées sont rendues. Je ne dis pas que c'est le cas de toutes les décisions, mais certaines d'entre elles nous laissent perplexes. Une telle situation peut mener à la stagnation par crainte de faire des erreurs.

We can take all 25 recommendations and implement them. We should not pick and choose because we are trying to improve the whole process. If we try to tackle just one part of it, the sum of the each of the parts is much greater than each of the things individually. My plea is to look at it holistically, put a plan in place to fix it all and make it the best it can be.

Senator St. Germain: That sort of wraps it up.

The Chairman: We will not hold the vote right now, but we will consider your proposition carefully. We have noted your comment that your approach is holistic, and there is no point in putting a Chev in the front end and a Ford in the back end. I believe we understand that concept.

We appreciate your coming before us. As usual, you have interesting and provocative ideas. The committee likes that because we think there needs to be a fundamental change in this area.

Senator Meighen: That is so particularly when your ideas accord with our own, yes.

The Chairman: We do notice an occasional congruence. In fairness, you have a far more comprehensive approach than we have taken, and we note that as well.

Thank you for appearing before us.

For members of the public who are viewing the program, if you have questions or comments, visit our website at www.sen-sec.ca. We post witness testimony as well as confirmed hearing schedules. Otherwise, you can contact the Clerk of the Committee by calling 1-800-267-7362 for further information or assistance in contacting members of the committee.

The committee continued in camera.

The committee continued in public.

We have before us today Brigadier-General A.J. Howard, Director General Operations, Strategic Joint Staff, National Defence Headquarters. The subject matter is to receive a briefing on the present operational situation in Kandahar, with a look to future operations in the area, and to discuss the initiatives of the Canadian Forces in Kandahar.

BGen. Howard joined the Canadian Forces in 1978. He was commissioned into the army as an artillery officer and has commanded from the troop to Brigade Group level. He spent over 15 years either serving on operations, in field units or in formations. He has served internationally in Lahr, Germany, Cyprus, the former Yugoslavia and Washington, D.C.

More recently, he was appointed Commanding Officer, 1st Regiment Royal Canadian Horse Artillery from 1991 to 2001, and Commander 2nd Canadian Mechanized Brigade Group, 2004 to 2006. BGen. Howard was appointed Director General Operations, Strategic Joint Staff at National Defence Headquarters in the summer of 2006.

Les 25 recommandations devraient être mises en vigueur. Elles constituent un tout et nous voulons améliorer l'ensemble du processus. Tous les éléments sont indissociables. Je vous recommande d'étudier l'ensemble du processus et de proposer un plan qui visera à l'améliorer de façon globale.

Le sénateur St. Germain : Vous venez de résumer la situation.

Le président : Nous n'allons pas tenir un vote maintenant, mais nous allons étudier soigneusement votre proposition. Nous avons pris bonne note du fait que vous considérez que tous les éléments de cette proposition sont indissociables. Je crois que nous comprenons le concept.

Nous vous remercions d'avoir comparu devant le comité. Comme toujours, vous nous avez présenté des idées intéressantes et provocatrices. Le comité vous en sait gré et pense qu'il faut adopter des changements fondamentaux dans ce domaine.

Le sénateur Meighen : C'est particulièrement vrai lorsque vos idées correspondent aux nôtres.

Le président : C'est vrai qu'il y a parfois convergence. Je dois reconnaître que vous proposez une approche beaucoup plus globale que nous ne l'avons fait jusqu'à maintenant, et nous en prenons aussi bonne note.

Nous vous remercions d'avoir comparu devant le comité.

Pour les membres du public qui regardent la séance, si vous avez des questions ou des commentaires, visitez notre site Web www.sen-sec.ca. Vous y trouverez les témoignages et les horaires d'audiences qui ont été confirmés. Sinon, vous pouvez communiquer avec le greffier du comité au 1-800-267-7362 pour obtenir d'autres informations ou de l'aide en vue de communiquer avec les membres du comité.

La séance se poursuit à huis clos.

La séance publique reprend.

Nous recevons aujourd'hui le brigadier général A.J. Howard directeur général, Opérations de l'État-major interarmées stratégique, quartier général de la Défense nationale. Il nous fera un exposé sur la situation opérationnelle à l'heure actuelle à Kandahar et nous parlera des opérations futures dans la région et des initiatives des Forces canadiennes à Kandahar.

Le brigadier général Howard s'est enrôlé dans les Forces canadiennes en 1978. Il a reçu sa commission d'officier et a été affecté dans l'artillerie de l'Armée de terre canadienne. Il a été commandant à divers niveaux, de la troupe au groupe-brigade. Il a servi pendant un peu plus de 15 ans dans le cadre d'opération ou à l'intérieur d'unités/de formations de campagne. À l'échelle internationale, il a servi à Lahr, en Allemagne, à Chypre, en ex Yougoslavie et à Washington (DC).

Plus récemment, il a été nommé commandant du 1^{er} Régiment du Royal Canadian Horse Artillery de 1991 à 2001, et du 2^e Groupe-brigade mécanisé du Canada, de 2004 à 2006. Le brigadier général Howard a été nommé au poste de directeur général — Opérations de l'État-major interarmées stratégique du QGDN au cours de l'été 2006.

He is accompanied by Colonel J.G.E. Tremblay, Director, Current Operations, Strategic Joint Staff, National Defence Headquarters. Col. Tremblay joined the Canadian Forces in 1980. He is an artillery officer by trade and has served with the 5th Regiment Light Artillery of Canada in all ranks, including commanding officer. During his first year as commanding officer, he deployed to Afghanistan with Operation Athena and, for six months, served as the Deputy Chief of Staff of the Kabul Multinational Brigade and Commanding Officer of Brigade Groups. He was promoted Colonel in January 2006.

Welcome. General, I understand you have a statement for the committee. If you do, you have the floor, sir.

Brigadier-General A.J. Howard, Director General Operations, Strategic Joint Staff, Department of National Defence: Thank you for that kind introduction. Honourable senators, good afternoon, and thank you for the invitation to provide a short update on CF operations in Afghanistan and to address questions to the best of my ability, respecting security constraints and knowing that strategic policy is the purview of the Government of Canada and elected officials.

As you know, my name is Brigadier-General Al Howard. I last met the committee in Petawawa during the late spring, when I was commander of the brigade there. In Petawawa and brigade, I was a large fish in a very small pond. I was the boss and that worked well for me. Having swum down the Ottawa River in this direction, I now find myself a much smaller fish in a bigger pond. I am sure you know what that means.

I will try my best to help you this afternoon as we work through the issues. You will well understand that while I have good and recent experience as field commander, I am still learning here in Ottawa.

I am joined this afternoon by my compatriot, the Director of Current Operations, Col. Eric Tremblay, an officer of impeccable credentials and one of our outstanding senior leaders for the future. He has also deployed in Kabul as part of an earlier rotation, and so has great perspective on the depth of the mission we conduct in Afghanistan.

Let me begin my remarks this afternoon by saluting the men and women of Task Force Afghanistan, TFA. They deserve a huge vote of thanks for the work they are doing in Afghanistan. I do not want to put too fine a point on it, but they would be interested to know that we are here talking about this issue. What matters most to them is the knowledge that their fellow Canadians and the Government of Canada are interested in what they are doing. It is essential for them to know that, and that has certainly been communicated, not so much the specifics of this

Il est accompagné du colonel J.G.E. Tremblay, directeur des opérations courantes au sein de l'État-major interarmées, quartier général de la Défense nationale. Le colonel Tremblay s'enrôle dans les Forces canadiennes en 1980. Il est officier d'artillerie de métier et il joint le 5^e Régiment d'artillerie légère du Canada où il occupera tous les grades, notamment celui de commandant. Au cours de sa première année de commandement, il est déployé six mois en Afghanistan sur l'opération Athéna en tant que sous-chef d'état-major de la Brigade multinationale de Kaboul et commandant des troupes de brigade. En janvier 2006, il est promu colonel.

Bienvenue. Général, je crois comprendre que vous avez une déclaration à présenter au comité. Vous avez donc la parole, monsieur.

Brigadier général A.J. Howard, directeur général des opérations, État-major interarmées stratégique, ministère de la Défense nationale : Je vous remercie de cette aimable présentation. Honorables sénateurs, bonjour et merci de m'avoir invité à vous faire cette petite mise à jour sur les opérations des Forces canadiennes en Afghanistan. J'aborderai ces questions du mieux que je le pourrai tout en respectant les contraintes en matière de sécurité et en sachant que l'orientation stratégique relève du gouvernement du Canada et des élus.

Comme vous le savez, je suis le brigadier général Al Howard. La dernière fois que j'ai rencontré le comité, c'était à Petawawa à la fin du printemps dernier lorsque j'y étais commandant de la brigade. À Petawawa et dans cette brigade, j'étais un très gros poisson dans une toute petite rivière. J'étais le patron et cela me convenait bien. Ayant remonté la rivière des Outaouais pour venir ici, je suis maintenant un beaucoup plus petit poisson dans une plus grande rivière. Je suis certain que vous savez ce que cela signifie.

Je vais tenter de mon mieux cet après-midi de vous aider au fur et à mesure que nous allons aborder ces questions. Vous comprendrez également que même si j'ai une bonne expérience récente à titre de commandant d'unité, j'ai encore des choses à apprendre ici à Ottawa.

Je suis accompagné cet après-midi de mon compatriote, le directeur des opérations courantes, le colonel Éric Tremblay, un officier aux états de service impeccables et un de nos leaders exceptionnels pour l'avenir. Il a été déployé à Kaboul dans le cadre d'une rotation précédente, et il a donc une excellente perspective de l'ampleur de la mission que nous dirigeons en Afghanistan.

Permettez-moi tout d'abord de saluer les hommes et les femmes de la Force opérationnelle en Afghanistan. Ils méritent d'énormes remerciements pour le travail qu'ils font là-bas. Je ne voudrais trop insister sur ce fait, mais de savoir que nous parlons de cette question ici les intéresserait. Ce qui est le plus important pour eux, c'est de savoir que leurs compatriotes canadiens et le gouvernement du Canada s'intéressent à ce qu'ils font. Il est essentiel pour eux de le savoir, et on leur a certainement parlé, non pas tant des détails de cet entretien en particulier aujourd'hui,

particular discussion today but the work that this committee does. For example, the Red Friday that we had a couple of weeks back means a lot to the troops.

They are literally putting their lives on the line, trying to make Afghanistan a better place. We all know that, and this is no easy task. It is far from it. It is also no easy task being a family member of these outstanding soldiers, and I am always mindful of that.

The soldiers of TFA serving in Afghanistan today are at the forefront of Canadian foreign policy. In the largest sense, our strategy is, in partnership with over 30 other nations, to assist the Afghan government to bring about peace and stability, to my way of thinking.

[Translation]

Our integrated "Whole of Government Approach" is focussed on three strategic objectives: assist in stabilising Afghanistan to prevent a relapse as a safe haven for terrorists; strengthen Afghan governance; and improve the lives of Afghans and reduce Afghan poverty.

[English]

I do not think those three objectives are any different from what you have already been briefed on and would know.

Our commitment to Afghanistan, as part of a wider Government of Canada and international community commitments, aims to achieve effects at three levels. At the national level, we try to provide mentoring and advisory capabilities. We work with the government of President Karzai right in Kabul. Many government departments do, not only the Department of Foreign Affairs and International Trade, DFAIT, but DND with a strategic assistance team, so there is an effort at the national level.

At the regional level, we have taken the lead for the multinational brigade, which is set to change in November. We have been leading for the past nine months and will hand off to our Dutch colleagues in November. Also, we have provided a robust battle group and capable provincial reconstruction team, which we see weekly if not daily on the television. We provide that work and those teams to Afghanistan at the lowest level, at the coal face.

As you are well aware, the international community, and indeed Canada, is trying to help Afghanistan in three distinctive ways: three lines of operation, if you will. First is governance. We support the capability of the Government of Afghanistan to address the needs of its peoples and enforce the rule of law throughout its territory whilst reducing illicit trade.

mais du travail que votre comité accomplit. Par exemple, le Vendredi rouge il y a quelques semaines voulait certainement dire beaucoup pour les troupes.

Elles risquent littéralement leur vie en tentant d'améliorer la situation en Afghanistan. Nous le savons tous, et cela n'est pas une tâche facile. Loin de là. Ce n'est pas non plus facile d'être un membre de la famille de ces soldats exceptionnels, et j'en suis tout à fait conscient.

Les soldats de la Force opérationnelle en Afghanistan qui sont actuellement en service là-bas sont à l'avant-garde de la politique étrangère du Canada. À mon avis, au sens le plus large, notre stratégie, en partenariat avec plus de 30 autres pays, est d'aider le gouvernement afghan à instaurer la paix et la stabilité.

[Français]

Notre « approche de tout le gouvernement » intégrée porte sur trois objectifs stratégiques : aider à stabiliser l'Afghanistan pour empêcher qu'il redevienne un abri sûr pour les terroristes, renforcer la gouvernance afghane; améliorer la vie des Afghans et réduire la pauvreté.

[Traduction]

Je ne crois pas que ces trois objectifs soient différents de ceux dont on vous a déjà parlé et que vous connaissez.

Notre engagement en Afghanistan, dans le cadre de nos engagements plus larges du gouvernement du Canada et de la communauté internationale, vise à atteindre trois niveaux. Au niveau national, nous tentons de fournir des capacités de mentorat et des capacités consultatives. Nous travaillons avec le gouvernement du président Karzai sur place à Kaboul. Bon nombre de ministères du gouvernement le font, pas seulement le ministère des Affaires étrangères et du Commerce international, le MAECI, mais le ministère de la Défense nationale, avec une équipe d'aide stratégique, de sorte qu'il y a un effort à l'échelle nationale.

Au niveau régional, nous avons pris la tête de la brigade multinationale, et cela devrait changer en novembre. Nous sommes maintenant neuf mois que nous sommes à la tête de la brigade et ce sont nos collègues hollandais qui reprendront la tête de cette brigade en novembre. Nous avons par ailleurs fourni un groupement tactique robuste et une équipe de reconstruction provinciale capable que nous voyons hebdomadairement sino quotidiennement à la télévision. Nous fournissons ce travail et ces équipes en Afghanistan au niveau le plus bas, sur le terrain.

Comme vous le savez bien, la communauté internationale et le Canada, tentent d'aider l'Afghanistan sur trois plans différents : trois lignes d'opération, si vous voulez. La première est la gouvernance. Nous appuyons la capacité du gouvernement afghan de s'occuper de combler les besoins de ses gens et d'imposer la règle de droit dans tout son territoire tout en réduisant le commerce illicite.

Second is developments. We hope to support the capability of the Government of Afghanistan to reduce poverty, create a viable economy, and address the infrastructure and social priorities of government authorities at all levels.

Third is security. We are busy trying to eliminate or significantly reduce the operational capability of opposing military forces and their support by the local population. We want to support the capability of the security forces of the Government of Afghanistan to maintain a secure environment. It is hard to advance these first two lines of operation without security in hand. Nowhere is this more true than in Kandahar province.

At this point, I want to drill down a little further within each of these three lines to describe, in more detail, where I think we are at.

Governance: From a CF perspective, the goal is to strengthen and enhance the architecture of governance in cooperation with Canadian governmental departments as well as international organizations. This goal is accomplished through integration with the Canadian embassy in Kabul. The strategic advisory team, 14 Canadian Forces officers in Kabul, assists the Afghan government and advises President Karzai through the presidential advisory group.

In August 2005, the Government of Canada decided to contribute to the reconstruction of Afghanistan by helping to establish enduring institutions through the deployment of a strategic assessment team, SAT, consisting of the 14 personnel I just mentioned. This initiative is uniquely Canadian, and this SAT remains a national asset that we have not given to NATO or the allied chain of command. It works for the ambassador of Canada. This team was created to work mainly with the presidential office on strategic planning and inter-agency coordination predominantly related to national defence and security issues. The SAT's responsibilities are to assist the office of the President of Afghanistan, in particular his Chief of Staff, in developing a strategic planning capability, and to assist and support security reform through the provision of strategic military advice.

The second line is development. From a CF perspective, we facilitate the delivery of programs and projects in support of the economic recovery and rehabilitation of Afghanistan focusing on supporting Canadian government organizations and non-governmental organizations, NGOs, whose efforts meet our national objectives. The Government of Canada has committed \$700 million to this endeavour. The Canadian International Development Agency, CIDA, DFAIT and the RCMP have integrated into the PRT in Kandahar, providing the whole of a government team.

La deuxième ligne est le développement. Nous espérons soutenir la capacité du gouvernement afghan de réduire la pauvreté, de créer une économie viable et de s'occuper des priorités d'infrastructure et sociales des autorités gouvernementales à tous les niveaux.

La troisième est la sécurité. Nous voulons éliminer ou réduire de façon significative la capacité opérationnelle des forces militaires d'opposition et leur soutien par la population locale. Nous voulons soutenir la capacité des forces de sécurité du gouvernement afghan à maintenir un environnement sécuritaire. Il est difficile de faire des progrès en ce qui a trait aux deux premières lignes d'opération sans assurer la sécurité. Cela est encore plus vrai dans la province de Kandahar.

À ce moment-ci, j'aimerais vous décrire un peu plus en détail où nous en sommes en ce qui concerne chacune de ces trois lignes d'opération.

Gouvernance : Du point de vue des Forces canadiennes, l'objectif est de renforcer et d'améliorer l'architecture de la gouvernance, en coopération avec les ministères du gouvernement canadien et les organisations internationales. Cet objectif est atteint grâce à l'intégration avec l'ambassade canadienne à Kaboul. L'équipe consultative stratégique — 14 officiers des Forces canadiennes qui se trouvent à Kaboul — aide le gouvernement afghan et conseille le président Karzai par le biais du groupe consultatif présidentiel.

En août 2005, le gouvernement du Canada a décidé de contribuer à la reconstruction de l'Afghanistan en aidant à établir des institutions durables par le déploiement d'une équipe consultative stratégique composée de 14 personnes, équipe que je viens tout juste de mentionner. Il s'agit d'une initiative canadienne unique et cette équipe demeure une ressource nationale qui ne travaille pas sous une chaîne de commandement opérationnelle de l'OTAN ou alliée. Elle travaille pour l'ambassadeur du Canada. Cette équipe a été créée pour travailler principalement avec le bureau présidentiel sur la planification stratégique et la coordination inter agences principalement liée aux enjeux de défense et de sécurité nationale. Les responsabilités de l'équipe consultative stratégique sont d'aider le bureau du président de l'Afghanistan, en particulier son chef de cabinet, à développer une capacité de planification stratégique et d'aider et de soutenir la réforme du secteur de la sécurité par la prestation de conseils militaires stratégiques.

La deuxième ligne d'opération est le développement. Les Forces canadiennes facilitent la prestation de programmes et de projets de soutien à la reprise économique et à la réhabilitation de l'Afghanistan. Nous insistons sur le soutien aux organisations gouvernementales canadiennes et aux ONG dont les efforts correspondent à nos objectifs nationaux. Le gouvernement du Canada a engagé 700 millions de dollars à cet égard. L'Agence canadienne de développement international, l'ACDI, le MAECI et la GRC ont été intégrés dans l'équipe de reconstruction provinciale de Kandahar pour compléter l'ensemble de l'équipe du gouvernement.

At the provincial level, the provincial reconstruction team seeks to support the governor through a multi-faceted approach. Lieutenant-Colonel Simon Hetherington and the PRT are working to help the governor establish a rudimentary bureaucracy, establish reconstruction in aid priorities and hire local firms to reconstruct key facilities such as schools, roads and hospitals. They are also helping the governor to create a police force from scratch. That is no minor task.

While the PRT is involved in many other areas let me simply state that the military component of the PRT, coupled with the foreign affairs officer there, the three CIDA development officers, the four RCMP officers, and one city police officer from Prince Edward Island, to keep everything sane, are doing the best job they can. Their focus is on creating Afghan capacity within the governor's framework and not simply rushing out to complete all this on their own.

No doubt it would be quicker and simpler but it would defeat our long-term goals. The PRT tries to focus longer term, so we work at the Afghan pace. This work involves shuras, where every decision is based on consensus. At the local village level and all the way up, as you are well aware, no one person can ride shotgun over decisions that are made by this young bureaucracy we are trying to build, if you can even call it a bureaucracy.

Why do things take so long in Afghanistan? It is because we are trying to do it the Afghan way. We are trying to build the capacity of the Afghans to govern and facilitate their own reconstruction, their own aid; that is what the PRT is trying to do. I spoke at length with LCol. Hetherington on this particular subject over the weekend. It frustrates him and everyone there but there is a component and I think, in the long-term, it is the correct way to go.

Finally, on security, the CF conducts full-spectrum operations in support of the Afghan national security forces to create an environment that is secure and conducive to the improvement of Afghan life. As lead nation in Regional Command South, which includes several thousand troops including 2400 Canadian troops, Canada shaped and executed NATO transition in this regional command. That transition was from Operation Enduring Freedom to International Stabilization Assistance Force, ISAF. That is no minor accomplishment to have made a change in organizations and mindset.

Au niveau provincial, l'équipe de reconstruction provinciale cherche à appuyer le gouverneur grâce à une approche à multiples facettes. Le lieutenant-colonel Simon Hetherington et l'équipe de reconstruction provinciale travaillent pour aider le gouverneur à mettre en place une bureaucratie rudimentaire, à établir la reconstruction selon les priorités sur le plan de l'aide et à recruter des entreprises locales pour reconstruire les principales installations, notamment les écoles, les routes et les hôpitaux. Par ailleurs, ils aident le gouverneur à créer une force policière à partir de zéro. Ce n'est pas une tâche facile.

Bien que l'équipe de reconstruction provinciale s'occupe de bon nombre d'autres questions, permettez-moi de vous dire tout simplement que la composante militaire de l'équipe de reconstruction provinciale, avec un agent des Affaires étrangères qui se trouve là-bas, trois agents de développement de l'ACDI, quatre agents de la GRC et un agent de la police municipale de l'Île-du-Prince-Édouard, fait le meilleur travail possible. Leur objectif est de créer une capacité afghane au sein du cadre du travail du gouverneur, non pas tout simplement de faire tout le travail à toute vitesse eux-mêmes.

Il ne fait aucun doute que ce serait plus rapide et plus simple de faire cela, mais cela irait à l'encontre de nos objectifs à long terme. L'équipe de reconstruction provinciale tente de mettre l'accent sur le plus long terme, de sorte que nous travaillons au rythme afghan. Ce travail fait intervenir les « shuras », où chaque décision est prise par consensus. Au niveau du village local et tous les autres niveaux supérieurs, comme vous le savez bien, personne ne peut ne pas tenir compte des décisions qui sont prises par cette jeune bureaucratie que nous tentons de mettre en place si on peut même parler de bureaucratie.

Pourquoi faut-il autant de temps pour faire les choses en Afghanistan? C'est parce que nous tentons de le faire de la façon afghane. Nous tentons de mettre en place la capacité des Afghans à gouverner et à faciliter leur propre reconstruction, leur propre aide; c'est ce que l'équipe de reconstruction provinciale tente de faire. J'ai parlé longuement avec le lieutenant-colonel Hetherington à cet égard pendant le week-end. Il trouve cela frustrant comme tous les autres qui sont là-bas, mais je pense que c'est quelque chose d'important et qu'à long terme c'est la bonne façon de s'y prendre.

Enfin, en ce qui concerne la sécurité, les Forces canadiennes exécutent la gamme complète des opérations en soutien aux forces nationales de sécurité afghanes pour créer un environnement qui soit sûr et propice à l'amélioration de la vie afghane. À titre de nation responsable dans le Commandement régional (Sud) qui comprend des milliers de soldats incluant 2 400 Canadiens, Canada a dirigé et exécuté la transition de l'OTAN dans le commandement régional. On est passé de l'opération Enduring Freedom à la Force internationale d'assistance à la sécurité, FIAS. C'est tout un accomplissement que d'avoir réussi à apporter un changement au niveau des organisations et de l'état d'esprit.

The Canadian national training team in Kabul conducts training for Afghan troops and we have participated in training over 4800 Afghan troops. That work does not get a lot of notice nationally, but it is certainly a worthy achievement of progress.

On October 5, we achieved NATO Stage Four expansion. This gives the International Security Assistance Force, ISAF, the responsibility for all of Afghanistan. The transfer of the sector that we are into, International Stabilization Assistance Force, occurred earlier in the summer, in July. The transfer of Regional Command East, RC East, has just occurred, so ISAF now is responsible for all of Afghanistan.

Operation Enduring Freedom still exists as an operation but it is a counterterrorism mission and is predominantly led by the Americans.

I want to spend a couple of minutes on the International Security Assistance Force concept of operations. The commander of ISAF, Lieutenant-General David Richards, has invoked what he has called the Afghan development zone, ADZ concept. This concept offers an excellent opportunity to bring together security, governance and development in a timely and fully coordinated manner. The three thrusts that we seek as Canadians across those three lines of operations are also accepted internationally, and are being pursued by ISAF headquarters.

The ADZ concept will establish regions that are sufficiently safe to allow a focus on reconstruction. Perhaps I could quickly run through the theoretical sequence of these zones.

The idea is to annotate large population areas within Afghanistan where we can make the most difference. If we can go to those population zones and first have security forces clear that particular area of insurgents, the idea is then to maintain a presence to ensure the security of the development projects by embedding security with the Afghan National Army and the Afghan National Police, as well as providing an ISAF and PRT presence.

The third step is that the PRT and other development agencies roll out concentrated spending on projects with a key economic and social multiplier value such as bridges, roads, wells and clinics. ISAF would maintain a quick reaction capability to protect against renewed insurgent activity. Lastly, ISAF would continue to assist in the coordination of overall government donor synchronization with long-term government development strategy.

This is what we are trying to do and what we are working toward, in the area west of Kandahar city, where the one regional command battle group has operated over the last several weeks. They have been trying to implement this concept: to secure an area, allow the aid to flow in, keep the area secure, and try to build it up as opposed to taking a wide, totally across-all-of-Afghanistan approach. We target areas where the bulk of the population is.

L'équipe de formation nationale canadienne de Kaboul a dirigé la formation de 4 800 soldats afghans. Ce travail ne se fait pas beaucoup remarquer à l'échelle nationale, mais il s'agit là d'un progrès qui mérite certainement d'être souligné.

Le 5 octobre dernier, nous avons achevé l'étape IV de l'expansion de l'OTAN. Cela a donné à la FIAS la responsabilité de tout l'Afghanistan. Le transfert au secteur auquel nous appartenons, la Force internationale d'assistance à la sécurité, s'est produit au début de l'été, en juillet. Le transfert au Commandement régional (Est) vient tout juste de se faire, de sorte que la FIAS a maintenant la responsabilité de tout l'Afghanistan.

L'opération Enduring Freedom existe toujours, mais elle est surtout dirigée par les Américains et il s'agit d'une mission de lutte contre le terrorisme.

Je voudrais prendre quelques minutes pour vous parler du concept des opérations de la Force internationale d'assistance à la sécurité. Le commandant de la FIAS, le lieutenant général David Richards, a invoqué ce qu'il a appelé la zone de développement afghane, le concept de ZDA. Ce concept offre une excellente occasion d'apporter à la fois la sécurité, la gouvernance et le développement de façon rapide et entièrement coordonnée. Nos trois objectifs en ce qui a trait à ces trois lignes d'opération sont également acceptés à l'échelle internationale et sont ceux également du quartier général de la FIAS.

Les zones de développement établiront des régions qui seront suffisamment sûres pour permettre de se concentrer sur la reconstruction. Je peux peut-être vous expliquer rapidement la séquence selon laquelle ces régions seront établies en théorie.

Il s'agit d'abord de déterminer les régions les plus peuplées en Afghanistan où nous pouvons faire le plus de différence. Si nous pouvons aller dans ces zones démographiques et dégager ces régions des insurgés, on pourra ensuite maintenir une présence pour assurer la sécurité des projets de développement en intégrant la sécurité avec une présence de l'armée nationale afghane et de la police nationale afghane ainsi que la FIAS et l'équipe de reconstruction provinciale.

La troisième étape consiste à faire en sorte que l'équipe de reconstruction et les autres agences de développement fassent des dépenses concentrées pour des projets qui ont une valeur économique et sociale clé à titre de facteurs multiplicateurs, notamment des ponts, des routes, des puits et des cliniques. La FIAS maintiendrait une capacité d'intervention rapide pour assurer une protection contre une reprise de l'activité des insurgés. Enfin, la FIAS continuerait d'aider en coordonnant la synchronisation générale gouvernement-donateurs à l'intérieur de la stratégie de développement à long terme du gouvernement.

Voilà donc ce que nous tentons de faire et ce à quoi nous travaillons dans la région à l'ouest de la ville de Kandahar, où un groupement tactique du commandement régional opère depuis quelques semaines. On a tenté de mettre en œuvre le concept suivant : sécuriser une région, permettre à l'aide d'entrer, assurer la sécurité de la région, tenter de procéder progressivement plutôt que d'adopter une approche générale couvrant tout le pays. Nous tentons de cibler les régions les plus peuplées.

I will annotate briefly enhancements that you have heard about to bring you up to speed on one or two of those issues. Canadian Forces were authorized recently to deploy the following force protection capabilities for a minimum of one year beginning this fall. Under the reconstruction capability, an infantry company has been dispatched. Its task will be to protect the provincial reconstruction team better so it will conduct escorts and help guard members of the provincial reconstruction team, PRT. The company will be dispatched out of CFB Valcartier. In terms of stabilization capabilities, tank squadron, armoured recovery and engineering vehicles have been dispatched to provide greater mobility, protection, fire power and survivability. To counter changes in Taliban tactics, a counter-mortar capability has also been dispatched to locate enemy weapons, principally mortars that have been shelling our camps and rockets. We know where they are coming from and we can pinpoint better how to deal with them. The bulk of that capability is dispatched out of Edmonton.

We have augmented our mentoring and liaison teams working directly with the Afghan National Army. Approximately 40 soldiers from Valcartier, members of the Operational Mentoring and Liaison Team, affectionately known to the troops as the OMLT, are supporting the training of the Afghan army. Recently, this new initiative has begun to operate in the Kandahar region. The goal of the OMLT is simple: to help the Afghan army battalions that we trained in Kabul. The job of those trainers in Kandahar province is to work with the army battalions to help them to maintain security within Kandahar province. Getting the Afghan army battalions to join us has been slow but this team will make a difference in helping them to operate as fighting units in Kandahar province. I am happy to expand on that later.

Some 200 soldiers under Brigadier General David A. Fraser have been at brigade headquarters for nine months. There is no doubt that they have experienced a highly charged nine-month deployment but they will come home this November. Brigadier General Timothy Grant, head of Task Force Afghanistan, and his command-and-control team, which will be smaller, will replace BGen Fraser and his team. The Dutch will run Multi-National Brigade Headquarters for Regional Command South. This change will occur in early November.

The Canadian Forces commitment to Afghanistan is all about helping Afghans move toward self-sufficiency and security, stabilize their country, develop their government and build a better future for their children. I am well over time and I apologize for that, Mr. Chairman, but I am happy to take your questions.

The Chairman: It was worth it, so we were happy to have you take the time.

Je vais vous entretenir brièvement des améliorations dont vous avez entendu parler afin que vous soyez à jour sur une ou deux de ces questions. Les Forces canadiennes ont été autorisées récemment à déployer les capacités de protection de la force suivantes pour une période minimum d'une année à partir de cet automne. En ce qui concerne les capacités de reconstruction, une compagnie d'infanterie a été envoyée pour mieux protéger l'équipe de reconstruction provinciale et pour fournir au groupement tactique des capacités d'escorte plus grandes, une réaction plus rapide et de sécurité améliorées. Cette compagnie viendra de la base de Valcartier. Pour ce qui est des capacités de stabilisation, un escadron de chars, des véhicules blindés de dépannage et des véhicules du génie assureront une plus grande protection, une plus grande mobilité, une plus grande puissance de feu et une plus grande capacité de survie. Pour contrer les changements de tactique des talibans, nous avons une capacité contre-mortiers pour localiser les armes ennemies, principalement les mortiers et les roquettes qui bombardent nos camps. Nous savons d'où ils proviennent et nous sommes mieux en mesure de les contrer. La grande partie de cette capacité vient d'Edmonton.

Nous avons envoyé des renforts pour les équipes de mentorat et de liaison travaillant directement avec l'armée nationale afghane. Environ 40 soldats de Valcartier, membres de l'équipe opérationnelle de mentorat et de liaison, que les soldats appellent affectueusement l'EOML, soutiennent la formation de l'armée afghane. Récemment, cette nouvelle initiative a commencé à opérer dans la région de Kandahar. L'objectif de l'EOML est simple : aider les bataillons de l'armée afghane que nous avons formés à Kaboul. Le travail de cette équipe dans la province de Kandahar est d'aider les bataillons de l'armée à maintenir la sécurité dans la province de Kandahar. Il a fallu beaucoup de temps pour que les bataillons de l'armée afghane se joignent à nous, mais cette équipe fera une différence pour les aider à fonctionner comme unités de combat dans la province de Kandahar. C'est avec plaisir que je vous en parlerai davantage plus tard.

Environ 200 soldats sous les ordres du brigadier général David A. Fraser sont au quartier général de la brigade depuis neuf mois. Il ne fait aucun doute que ce déploiement de neuf mois a été plus chargé pour eux, mais ils rentreront au pays en novembre. Le brigadier général Timothy Grant, qui dirige la Force opérationnelle en Afghanistan, et son équipe de commandement et de contrôle, qui sera plus petite, remplaceront le brigadier général Fraser et son équipe. Les Hollandais prendront la tête du quartier général de la brigade multinationale pour le Commandement régional sud. Ce changement se fera au début du mois de novembre.

L'engagement des Forces canadiennes en Afghanistan vise principalement à aider les Afghans, à les aider à progresser vers l'autonomie et la sécurité, à stabiliser leur pays, à développer leur gouvernement et à bâtir un meilleur avenir pour leurs enfants. J'en ai de beaucoup dépassé le temps qui m'était alloué, et je m'excuse, monsieur le président, mais je serai heureux de répondre à vos questions.

Le président : Cela a valu la peine et nous avons été heureux que vous preniez le temps.

You commented on the operational mentor-liaison team and that we have been training troops in Kabul. When committee members were in Kabul, we encountered Canadian soldiers but they were not training troops. Rather, they were evaluating training and they were ticked off that they were not training troops. Did that change? Did they start to train or are they still evaluators?

BGen. Howard: You have it exactly right. At the beginning of the mandate when we arrived in Kabul, Afghanistan, we had great difficulty incorporating the people we had provided to the training centre into any meaningful training.

One year ago, we took on the responsibility of running the training facility for the Afghan army battalions in cooperation with other NATO partners. To date, we have not accompanied the battalions on operational missions.

The Chairman: We had a caveat that prohibited Canadians from accompanying the Afghan battalions. Is that correct?

BGen. Howard: Yes. It was a national decision not to accompany them.

The Chairman: We prevented our trainers from going?

BGen. Howard: Yes.

The Chairman: Are our troops working under other caveats? We have been hearing a great deal about caveats.

BGen. Howard: No. National decisions on the employment of our forces in Afghanistan are controlled on a day-to-day basis by the commander of Canadian Expeditionary Forces Command, CEFCON, Lieutenant-General J.C.M. Gauthier. Certainly, he has been given a great deal of flexibility in terms of the on-ground commanders when it comes to rules of engagement and the areas in which we will operate. I will give you an example. If the commander of ISAF were to ask us to leave the southern region and move to the northern region, BGen. Fraser would have to contact LGen. Gauthier. I think they have a good framework with which to operate. Outside of that framework, they need to check back nationally.

The Chairman: General Hillier has been on the record talking about some of our allies to the effect that they have caveats such that they cannot operate at night, they cannot go outside the wire, et cetera. The list of restrictions covers everything down to tying shoe laces.

BGen. Howard: I do not want to disparage our allies.

The Chairman: I was not disparaging them. I was simply saying that they face restrictions such that the commander cannot utilize the troops with any flexibility.

BGen. Howard: That is correct. Certainly, one of the challenges of coalition operations is understanding what each force is permitted to do or to not do. Canadians have operated with caveats in the past in Bosnia, for example, which would frustrate coalition commanders as well.

Vous avez parlé de l'équipe opérationnelle de mentorat et de liaison et de l'instruction des soldats à Kaboul. Lorsque les membres du comité se sont rendus à Kaboul, ils ont bien vu des soldats canadiens, mais ils ne faisaient pas de formation des soldats. Ils faisaient plutôt de l'évaluation de la formation et cela les agaçait de ne pas faire de la formation. Y a-t-il eu du changement? L'équipe a-t-elle commencé à former ou est-elle encore en train d'évaluer?

Bgén Howard : Vous avez tout à fait raison. Au début du mandat, lorsque nous sommes arrivés à Kaboul, nous avons eu beaucoup de mal à incorporer les gens que nous avons fournis au centre d'instruction pour qu'ils puissent donner de véritables cours.

Il y a un an, nous avons assumé la direction du centre d'instruction des bataillons de l'armée afghane en collaboration avec nos partenaires de l'OTAN. À ce jour, nous n'avons pas accompagné les bataillons dans des missions opérationnelles.

Le président : Une restriction interdisait aux Canadiens d'accompagner les bataillons afghans, n'est-ce pas?

Bgén Howard : Oui. C'était une décision nationale.

Le président : C'est le Canada qui a empêché nos instructeurs d'y aller?

Bgén Howard : Oui.

Le président : Nos soldats sont-ils assujettis à d'autres restrictions? On en a beaucoup entendu parler.

Bgén Howard : Non. Les décisions nationales sur l'emploi de nos forces en Afghanistan sont contrôlées quotidiennement par le commandant du Commandement de la force expéditionnaire du Canada, CEFCON, le lieutenant général J.C.M. Gauthier. Il bénéficie d'une grande latitude au sujet des commandants sur le terrain quand il s'agit des règles d'engagement et des secteurs d'opération. Je vais vous donner un exemple. Si le commandant de la FIAS devait nous demander de quitter la région sud pour aller dans la région nord, le brigadier général Fraser devrait contacter le lieutenant général Gauthier. Ils ont un bon cadre d'opération. À l'extérieur de ce cadre, ils doivent consulter les autorités au pays.

Le président : Le général Hillier a parlé publiquement du fait que certains de nos alliés imposent des restrictions qui les empêchent d'opérer la nuit, de sortir de la zone sécurisée, etc. La liste des restrictions s'applique jusqu'à la façon de nouer ses lacets.

Bgén Howard : Je ne veux pas déprécier nos alliés.

Le président : Ce n'est pas les déprécier. Je disais seulement qu'ils ont des restrictions qui limitent la marge de manœuvre du commandant.

Bgén Howard : C'est juste. Un des problèmes pour les opérations de la coalition, c'est de bien savoir ce que chaque force peut et ne peut pas faire. Les Canadiens ont opéré sous des restrictions par le passé en Bosnie, par exemple, ce qui contrariait aussi les commandants de la coalition.

The Chairman: I understand that we had a caveat in Afghanistan that said we could not participate in riot suppression because the troops had not been trained for it and, therefore, could not do it until they were trained.

BGen. Howard: It is safe to say that every nation has a certain number and level of caveats on their force. They will not pass them over to another nation under full command. There will always be, for example, rules of engagement, ROE. Every nation issues their soldiers ROE, which are caveats in the grand scheme. The commanders on the ground must deal with this reality.

Senator Meighen: Brig.-Gen. Howard, I begin by asking for some definitions. We are not as well versed in acronyms and military titles as you are. You are the Director General Operations of the Strategic Joint Staff. Can you tell us what the Strategic Joint Staff is? When did it see the light of day? What is it responsible for?

BGen. Howard: I am happy to do that. I will describe it in general terms and then ask Col. Tremblay to say a few words on his specific tasks.

The Strategic Joint Staff is designed to provide military analysis and decision support to the Chief of Defence Staff, CDS, in his role as the principal military adviser to the Government of Canada. We translate government direction into effective and responsive CF operations. The key word is "operations." The role of the Strategic Joint Staff has been created to assist the CDS and higher authorities with the operational matters of the Canadian Forces.

Senator Meighen: Does it exist whether we are deployed?

BGen. Howard: Yes, sir: On any organization chart for the Department of National Defence you will not see the staffs listed. For example, the Chief of the Land Staff has his own staff, the Vice-Chief has a large staff, the Chief of Force Development, who programs for the Defence Capabilities Plan, et cetera. Our primary focus is operations, based on two specific areas. One area is current operations: providing support to the CDS and to the government on the here and now, on the day-to-day factors. If we do not have enough ammunition in theatre, for example, my team would look at that and deal with it right away.

Senator Meighen: Your team would look at it before or after the fact?

BGen. Howard: Hopefully before.

The Chairman: Why is that not a General Gauthier problem?

BGen. Howard: This depends on the level that we are talking about. General Gauthier's mandate is prosecuting international operations. He will do that, but there are certain issues on which he will get stuck.

Le président : Je crois savoir qu'une de nos restrictions en Afghanistan nous interdisait de réprimer des émeutes parce que nos soldats n'y avaient pas été formés et ne le feraient pas tant qu'ils ne le seraient pas.

Bgén Howard : On peut dire que chaque pays a un certain nombre de restrictions de divers types qu'il applique à ses soldats. Un pays ne les placera pas sous le commandement intégral d'un autre pays. Il y aura aussi, par exemple, des règles d'engagement. Chaque pays en impose à ses soldats, ce qui constitue des restrictions d'ordre général. Le commandant sur le terrain doit composer avec cette réalité.

Le sénateur Meighen : Brigadier général Howard, je vais d'abord vous demander des définitions. Nous ne connaissons pas aussi bien que vous les sigles et les titres militaires. Vous êtes le directeur général des opérations de l'État-major interarmées stratégique. Quand a-t-il été créé et que fait-il?

Bgén Howard : Avec plaisir. Je vais vous le décrire en termes généraux et je demanderai ensuite au colonel Tremblay de vous parler de ses fonctions précises.

L'État-major interarmées stratégique fournit des analyses militaires et des soutiens aux décisions au chef d'état-major de la Défense (CEMD), dans son rôle de conseiller militaire principal du gouvernement du Canada. Nous traduisons les directives gouvernementales en opérations efficaces et adaptées des Forces canadiennes. Le mot clé, c'est « opérations ». Le rôle de l'État-major interarmées stratégique est d'aider le CEMD et les autorités supérieures dans le domaine des questions opérationnelles des Forces canadiennes.

Le sénateur Meighen : Existe-t-il que nos forces soient déployées ou non?

Bgén Howard : Oui. Quel que soit l'organigramme du ministère de la Défense que vous consulterez, vous ne verrez pas de liste des états-majors. Par exemple, le chef d'état-major de l'armée de terre a son propre état-major, le vice-chef d'état-major a un gros état-major, le chef du Développement de la force, qui élabore le plan des capacités de défense, etc. Notre fonction première, ce sont les opérations, basées sur deux secteurs spécifiques. Le premier, ce sont les opérations en cours : donner du soutien au CEMD et au gouvernement sur le « *hic et nunc* », sur les facteurs quotidiens. Si nous manquons de munitions sur le théâtre, par exemple, c'est mon équipe qui examine la chose et s'en occupe sur-le-champ.

Le sénateur Meighen : Votre équipe examine la chose avant ou après que ça se produise?

Bgén Howard : Avant, j'espère.

Le président : Pourquoi n'est-ce pas au général Gauthier de s'en occuper?

Bgén Howard : Cela dépend du niveau dont on parle. Le mandat du général Gauthier est de conduire des opérations internationales. C'est ce qu'il fait mais il y a des problèmes qu'il ne peut pas régler.

I will use a hypothetical situation. Let us say we have run out of ammunition and further ammunition needs to be procured. General Gauthier can turn to CDS and say, "I have taken this as far as I can. I have sent as much ammunition as I can, but I need more." The strategic staff works with the other level 1s within the headquarters to coordinate larger-level issues.

It is really a question of what level we are talking about. We try to interface with, and assist, the CDS at the highest level, the governmental strategic level, while General Gauthier prosecutes at a slightly lower level. One headquarters cannot do it all. The span of control would be too large.

The Chairman: The example of ammunition struck me as being a routine thing that General Gauthier would be concerned about on a daily or weekly basis.

BGen. Howard: However, if he runs out of ammunition, for example, and we need to buy some but there is none to be bought in Canada, we, the strategic staff, would facilitate the purchase.

The Chairman: Is that in fact the case?

BGen. Howard: There are certain natures that are reduced, but this is only one hypothetical issue. The strategic staff deals with issues that the CDS and the government direct us to take a look at. For example, in our operations to go to Lebanon, the initiating directives are worked on by the strategic joint staff, SJS, working with the CDS, which in turn works with the government, to define the strategic and national objectives. My staff work on these issues, provide the documentation, and there is a hand-off to the commander of the expeditionary force command, General Gauthier, to then prosecute the mission.

Senator Meighen: You are reactive, then; you are asked to do something.

BGen. Howard: No: There is a planning function. It is not totally reactive. We look at a number of areas across the world. It depends on the issue of the day.

Korea, for example, is an issue that the government will take a look at. What will Canada's response be? This issue is not only military; it is at the prime ministerial level, with all the other departments, DND included. The staff that supports that discussion is the strategic joint staff.

Senator Meighen: Given what we have all read in the paper, there is nothing to stop you from thinking about what happens if the government says we must do something about Korea.

BGen. Howard: That is right. If they want military advice and planning, they turn to the CDS.

Senator Meighen: You might be thinking about that now.

BGen. Howard: Right.

Prenons un cas hypothétique. Imaginons que nous n'avons plus de munitions et qu'il faut en acheter. Le général Gauthier pourra dire au CEMD « j'ai fait tout ce que j'ai pu. J'ai expédié autant de munitions que j'ai pu, mais il m'en faut plus. » L'état-major stratégique collabore avec les autres niveaux du QG pour coordonner le règlement des problèmes de plus grande envergure.

Il s'agit en fait du niveau où on se situe. Nous essayons d'aider et de communiquer avec le CEMD au niveau le plus élevé, au niveau gouvernemental stratégique, alors que le général Gauthier travaille à un niveau légèrement inférieur. Un seul QG ne peut pas tout faire. La tâche serait trop vaste.

Le président : Pour moi, le ravitaillement en munitions est une affaire courante dont le général Gauthier devrait s'occuper chaque jour ou chaque semaine.

Bgén Howard : Mais s'il vient à manquer de munitions, qu'il faille en acheter et qu'il n'y en a pas au Canada, c'est nous, à l'état-major stratégique, qui nous occupons d'en faire l'acquisition.

Le président : C'est bien ainsi que cela passe?

Bgén Howard : Il y a certaines catégories qui sont réduites, mais il ne s'agit que d'un seul cas hypothétique. L'état-major stratégique s'occupe des problèmes que le CEMD et le gouvernement nous ordonnent d'examiner. Par exemple, quand on nous a ordonné d'aller au Liban, les directives ont été élaborées par l'État-major interarmées stratégique (EMIS), en collaboration avec le CEMD, qui lui travaille avec le gouvernement pour définir les objectifs stratégiques et nationaux. Mon personnel travaille à ces questions, fournit la documentation après quoi la responsabilité est transférée au commandant du Commandement de la force expéditionnaire, le général Gauthier, qui exécute ensuite la mission.

Le sénateur Meighen : Autrement dit, vous réagissez; on vous demande de faire quelque chose.

Bgén Howard : Non : Nous nous chargeons des plans. Ce n'est pas tout à fait réactif. Nous considérons un certain nombre de secteurs dans le monde. Cela varie en fonction du problème du jour.

Le cas de la Corée, par exemple, va être examiné par le gouvernement. Quelle sera la réaction du Canada? La question n'est pas uniquement de nature militaire; elle se situe au niveau du premier ministre et fait intervenir tous les autres ministères, le MDN y compris. Le personnel qui soutient la discussion, c'est l'État-major interarmées stratégique.

Le sénateur Meighen : Vu ce que nous avons tous lu dans les journaux, rien ne vous empêche de réfléchir à ce qui doit être fait si le gouvernement dit que nous devons faire quelque chose à propos de la Corée.

Bgén Howard : En effet. Si le gouvernement veut des plans et des conseils de nature militaire, il s'adresse au CEMD.

Le sénateur Meighen : Il se peut que vous soyez en train d'y réfléchir en ce moment même.

Bgén Howard : Oui.

Senator Meighen: It is your decision to think about it.

BGen. Howard: It is the decision of the CDS as to what priorities to look at. We are not a stand-alone entity. We work for the CDS. The CDS sets our mandate and workloads. We have a planning capability and an ability to deal with issues of the day that are of a strategic nature. We also provide situational awareness. I would like Colonel Tremblay to describe some of his activities. That will give you more depth on what the strategic staff does.

Colonel J.G.E. Tremblay, Director, Current Operations, Strategic Joint Staff, Department of National Defence: Thank you for the opportunity to address the committee.

As mentioned by General Howard, we are the strategic joint staff, the military planners who translate Government of Canada objectives into military strategy at the strategic level versus the operational level. The Government of Canada sets the objectives and we translate those objectives into military objectives. We provide strategic guidance and clarity for the operational commanders to execute their mission.

As Director, Current Operations, I do not necessarily engage in long-term planning for the Canadian Forces in terms of force generation or force development. Other organizations do that. I am involved with the current operations, the ongoing operations for the Canadian Forces. To provide strategic clarity to Canadian Forces senior leadership and also to Government of Canada political leaders, including senators, as members of different committees, it is critical for us to understand what goes on at the technical level, the operational level and also at the strategic level with our allies. We follow, as part of a strategic battle rhythm, the day-to-day, week-to-week, minute-to-minute tempo throughout Canadian Forces missions so that we can provide advice through the CDS on what is happening on the ground. That is the situational awareness part.

The second function is command support, to ensure strategic clarity. We accomplish that by ensuring that when policy is developed or various subjects are discussed, we also have strategic military value added to the debate so that the proper decision can be taken. From a current operations perspective, that is exactly what my directorate would do.

Senator Meighen: Thank you, Colonel Tremblay. That is helpful. I am sure there will be other questions from my colleagues. Time is flying, chair, but I have a couple of other areas to explore.

General Howard, can you help us with some numbers? We have been operating on the 2300 number of troops for a long time. Recently, we came to understand that we have 2500 troops, if not more, in Afghanistan. With the changes brought about by

Le sénateur Meighen : C'est vous qui décidez d'y réfléchir.

Bgén Howard : C'est au CEMD de décider des questions prioritaires à examiner. Nous ne sommes pas une entité indépendante. Nous travaillons pour le CEMD. C'est lui qui définit notre mandat et notre charge de travail. Nous avons des capacités de planification et de traitement des questions d'actualité de nature stratégique. Nous fournissons également un service de connaissance de la situation. J'aimerais que le colonel Tremblay vous décrive une partie de son activité. Vous aurez ainsi une meilleure idée de ce que fait l'état-major stratégique.

Colonel J.G.E. Tremblay, directeur, Opérations courantes, État-major interarmées stratégique, ministère de la Défense nationale : Je vous remercie de l'occasion qui m'est donnée de prendre la parole devant le comité.

Comme l'a dit le général Howard, nous sommes l'État-major interarmées stratégique, les planificateurs militaires qui traduisent les objectifs du gouvernement du Canada en stratégie militaire au niveau stratégique par opposition au niveau opérationnel. Le gouvernement du Canada fixe les objectifs et nous traduisons ces objectifs en objectifs militaires. Nous donnons des conseils et des précisions stratégiques aux commandants opérationnels dans l'exécution de leur mission.

Comme directeur des opérations courantes, je ne participe pas forcément à la planification à long terme pour les Forces canadiennes en matière de mise sur pied ou de développement de la force. Ce sont d'autres services qui s'en chargent. Moi, je m'occupe des opérations courantes, des opérations en cours des Forces canadiennes. Pour fournir de la clarté stratégique aux dirigeants supérieurs des Forces canadiennes et aux dirigeants politiques du gouvernement du Canada, comme les sénateurs, membres de divers comités, il est essentiel pour nous de comprendre ce qui se passe au niveau technique, au niveau opérationnel et aussi au niveau stratégique chez nos alliés. Nous suivons, dans le cadre du rythme stratégique du combat, la cadence quotidienne, hebdomadaire, de minute en minute, dans l'ensemble des missions des Forces canadiennes de manière à pouvoir donner des conseils au moyen du CEMD concernant la situation sur le terrain. C'est le volet connaissance de la situation.

Le deuxième volet, c'est l'aide au commandement, en vue d'assurer la clarté stratégique. Pour cela, nous veillons, lorsqu'une politique est élaborée ou que diverses questions sont débattues, à ajouter à la discussion la dimension de la stratégie militaire de manière à ce que la bonne décision soit prise. Du point de vue des opérations courantes, c'est exactement ce que fait ma direction.

Le sénateur Meighen : Merci, colonel Tremblay. Cela m'a aidé. Je suis certain que mes collègues auront d'autres questions. Le temps file, monsieur le président, mais il y a deux autres questions que j'aimerais aborder.

Général Howard, pouvez-vous me donner quelques chiffres? Depuis longtemps, on nous dit qu'il y a 2 300 soldats. Récemment, on nous a laissé entendre qu'il y a 2 500 soldats voire plus, en Afghanistan. Vu les changements occasionnés par

relinquishing the ISAF command and by the arrival of the company of the Vandoos, what is the level of troop involvement at this point in Afghanistan from Canada, to the best of your knowledge?

BGen. Howard: We will hold steady at about 2500 troops. We will not go much higher than that. We simply do not have the forces to sustain a higher level. By the time we have brought the brigade headquarters back and put the enhancements back into Afghanistan, we will have about 2500 troops. The numbers today, for example, ran at about 2390 for number of personnel in theatre. We always drop down a bit because we have a couple hundred soldiers away on leave, taking a well-deserved break, throughout the mission. On any given day, we probably hover around 2500 troops.

Senator Meighen: However, they are committed to the theatre, in effect, are they not?

BGen. Howard: Yes.

Senator Meighen: They are going back to the theatre?

BGen. Howard: Yes, they certainly will.

Senator Meighen: If you count those on leave, it will bring the number up to 2500. In addition to the company of Vandoos, are tanks not going over?

BGen. Howard: The total will hover around 2500.

Senator Meighen: Maybe some of my colleagues will want to explore the numbers on each of your stabilization capabilities you have listed.

Col. Tremblay: Because there is no requirement to have a brigade headquarters beyond November 1, there will be a net gain in terms of personnel. Troops are coming home, so we will drop below 2200. When you then add the enhancement figures, we can maintain up to 2500 troops.

Senator Meighen: I want to ask you both about the delivery and deliverability of aid in Afghanistan. I think I can speak for every member of the committee when I say that we are convinced — and I assume you are, although I would like to hear your views on it — that success in Afghanistan will be through a combination, as BGen. Howard has outlined in this paper, of military stabilization of an area and aid coming in to win the hearts and minds of the people who live in the stabilized area. I do not think many people believe we can win hearts and minds through military action alone.

The problem seems to be that even the military, when trying to deliver aid, are shot at. Obviously civilians, or even PRT teams, have difficulty bringing any significant aid at this juncture. To what extent is aid getting through now under these trying circumstances.

l'abandon du commandement de la FIAS, et l'arrivée de la compagnie du 22^e Régiment, quel est l'effectif actuel du Canada en Afghanistan, au mieux de votre connaissance?

Bgén Howard : L'effectif est stable à environ 2 500 soldats. Nous n'irons pas beaucoup plus haut que ça. Nous n'avons tout simplement pas les forces pour faire plus. Quand nous aurons ramené le QG de la brigade et les renforts en Afghanistan, nous aurons à peu près 2 500 soldats. Aujourd'hui, par exemple, le chiffre est d'environ 2 390 sur le théâtre des opérations. Le chiffre baisse toujours un petit peu parce qu'il y a à peu près 200 soldats qui sont en permission, qui prennent un repos bien mérité, pendant la durée de la mission. Chaque jour, le chiffre tourne sans doute autour de 2 500 soldats.

Le sénateur Meighen : Mais ils sont bien déployés sur le théâtre des opérations, n'est-ce pas?

Bgén Howard : Oui.

Le sénateur Meighen : Ils vont retourner sur le théâtre des opérations?

Bgén Howard : Oui, assurément.

Le sénateur Meighen : Si vous comptez les permissionnaires, le chiffre passera à 2 500. En plus de la compagnie du 22^e Régiment, n'y aura-t-il pas aussi des chars?

Bgén Howard : Le total tournera autour de 2 500.

Le sénateur Meighen : Certains de mes collègues voudront peut-être discuter des chiffres pour chacune des unités de stabilisation que vous avez énumérées.

Col Tremblay : Comme il n'est pas nécessaire d'avoir un quartier général après le 1^{er} novembre, il y aura un gain net d'effectifs. Des soldats rentrent chez eux et le chiffre va donc passer sous la barre des 2 200. Quand on ajoute le chiffre des renforts, l'effectif pourra rester au niveau de 2 500 soldats.

Le sénateur Meighen : Je veux vous poser des questions aussi bien au sujet de la livraison que des possibilités de livraison de l'aide à l'Afghanistan. Je pense pouvoir parler au nom de chacun des membres du comité quand je dis que nous sommes convaincus — et j'imagine que vous l'êtes aussi, même si j'aimerais l'entendre de votre bouche — que le succès en Afghanistan résultera, comme le brigadier général Howard l'a dit dans son allocution, à la fois de la stabilisation militaire du secteur et de l'octroi d'aide destinée à conquérir le cœur et l'esprit des populations qui habitent dans les secteurs stabilisés. Rares sont ceux, je crois, qui pensent que l'on puisse conquérir les cœurs et les esprits par la seule action militaire.

Le problème semble être que même les militaires, lorsqu'ils essaient de livrer l'aide, se font tirer dessus. Il est évident que les civils et même les équipes de l'EPR ont du mal à apporter de l'aide en volume appréciable à l'heure actuelle. Dans quelle mesure l'aide passe-t-elle dans ces circonstances éprouvantes?

Is there light at the end of this tunnel? Will the PRT teams be effective in the short run, in your view? Will we be able to stabilize and to liberate in the short term, or are we just hanging on by our fingernails?

BGen. Howard: That is a great question, and it comes to the nub of the endeavour in Afghanistan.

Looking back at the entire country, the NATO community has had great success in three quarters of Afghanistan. Three quarters of it is stable due to excellent work. There are dozens of PRTs throughout the country. The work that we have done in Kabul since we first arrived has resulted in almost a completely different city. Those are great successes, and Canada played a key role in them.

I had a chance to patrol personally various sectors on foot with the soldiers when we were in Kabul. I could see the results of the provision of aid. New wells had been built. Schools had Canadian furniture in them. It is a model that has worked well.

I do not suggest for a minute that Kabul is in any way done, but it has progressed and the challenge now is to bring that same success to the south. The southern region is a tough nut to crack, and that is where the challenge is. Along with our colleagues, the Dutch and the British, we have been stuck for a couple of months trying to stabilize the security situation so that we can get on with the excellent reconstructive effort that we made in Kabul.

There is not much sense in getting carried away with reconstruction or aid delivery until we can stabilize and secure the area. That does not mean that we will not proceed. Simon Hetherington is trying to talk to the governor on a daily basis. We have established a provincial development coordination centre that is not only a Canadian effort. It includes all the international NGOs trying to operate in that area.

I would be lying to you if I said that the situation was secure and that all of this could roll in on a dime. We definitely need help there. We are asking other partners to give us a hand. If we can turn the situation around down south — and there is no reason we cannot, but it will take time and hard work — then we are well on our way. It is difficult at this point.

The PRT, as it sits in Kandahar now, has a “whole-of-government” approach. It has a foreign affairs officer and three CIDA development officers. They have programmed a number of developmental projects that are on the books and ready to go. We are trying to square away funding to ensure that we can progress with those projects. The RCMP are doing their best to work with the Afghan National Police. For example, the ANP are about two years behind the Afghan National Army right now.

The situation is indeed challenging. Canadian soldiers are at the forefront of trying to bring stability there. We have asked our NATO partners for some assistance, but that does not mean that the reconstruction and aid package is just languishing. All sorts of endeavours are under way to try to deliver it. Could we do it better and faster?

Y a-t-il de la lumière au bout du tunnel? Les équipes de l'EPR auront-elles du succès dans l'immédiat, à votre avis? Nous sera-t-il possible de libérer et de stabiliser à court terme ou est-ce qu'on ne fait que s'accrocher de peine et de misère?

Bgén Howard : C'est une excellente question qui va au coeur de l'opération en Afghanistan.

Si vous considérez tout le territoire, l'OTAN a eu beaucoup de succès dans les trois quarts de l'Afghanistan. Les trois quarts du pays sont stables grâce à l'excellent travail qui a été fait. Il y a des dizaines d'EPR dans tout le pays. Le travail que nous avons fait à Kaboul depuis notre arrivée a presque transformé complètement la ville. C'est une réussite magnifique et le Canada a joué un rôle déterminant.

J'ai moi-même fait des patrouilles à pied dans divers secteurs avec des soldats à Kaboul. J'ai vu les résultats de l'aide apportée. De nouveaux puits ont été forés. Dans les écoles, il y a des meubles canadiens. C'est un modèle qui a été efficace.

Loin de moi l'idée de dire que le travail à Kaboul est terminé, mais il a progressé et le défi maintenant est d'en faire autant dans le Sud. La région sud est coriace et c'est là où est la difficulté. Avec nos collègues hollandais et britanniques, depuis deux mois, nous peinons à stabiliser la région pour pouvoir passer à l'excellent effort de reconstruction qui a été fait à Kaboul.

Il n'est pas raisonnable de précipiter la reconstruction et l'envoi d'aide tant qu'on n'aura pas stabilisé et sécurisé la région. Cela ne signifie pas qu'on ne le fera pas. Simon Hetherington essaie chaque jour de parler avec le gouverneur. Nous avons mis sur pied un centre de coordination du développement provincial qui regroupe non seulement le Canada mais aussi toutes les ONG internationales qui essaient d'agir dans la région.

Je vous mentirais si je vous disais que la situation est sûre et que tout baigne dans l'huile. Il est certain que nous avons besoin d'aide. Nous demandons à nos partenaires de nous prêter main-forte. Si nous pouvons retourner la situation dans le Sud — et il n'y a pas de raison que nous ne puissions pas le faire, mais cela va demander du temps et du labeur — alors nous sommes en bonne voie. Actuellement, c'est difficile.

L'EPR de Kandahar a adopté l'approche pangouvernementale. Elle compte un agent des Affaires étrangères et trois agents de développement de l'ACDI. Ils ont prévu plusieurs projets de développement prêts à lancer. Nous essayons d'assurer le financement pour que ces projets puissent aller de l'avant. Le GRC fait de son mieux pour collaborer avec la police nationale afghane. Par exemple, la PNA a à peu près deux ans de retard par rapport à l'armée nationale afghane.

Oui, la situation est difficile. Les soldats canadiens sont au premier rang de ceux qui essaient d'instaurer la stabilité. Nous avons demandé de l'aide de nos partenaires de l'OTAN, mais cela ne signifie pas pour autant que la reconstruction et l'envoi d'aide traînent. Il se fait toutes sortes de choses pour la concrétiser. Pourrions-nous faire mieux et plus vite?

Senator Meighen: Excuse me, General. Did you say "under way to try to deliver"? I am not being critical, but are they not waiting until the situation is more stable?

BGen. Howard: Not at all. For example, during Operation Medusa aid was brought into the local region to help people who were displaced. International NGOs were delivering food aid.

Senator Meighen: It was not only military delivery; there were NGOs?

BGen. Howard: The NGOs provided the bulk of reconstruction assistance in Kandahar province. We helped to facilitate and coordinate their efforts.

The Chairman: I was concerned about your earlier remark that you were waiting for glitches to be resolved in terms of the funding. This concerns us. The minister was here in the spring. She could not tell us what sort of aid was being delivered in Kandahar. We received a letter from her subsequently that we published in our last report. We are having difficulty learning what is going on in Kandahar. We wonder why it is not available. If you say it is happening, why do we not have a list that shows it? It looks like you have a terrific chart there. Is that something you will share with us?

Senator Meighen: Could you also touch on where the money comes from? It is my understanding that the military has a \$1.9-million budget for aid, which comes out of your budget in effect. It is DND money, not CIDA money.

It is my understanding that CIDA also has money. It is my understanding that your budget might be increased because you are the ones currently most able to deliver, given the situation.

Whose money is being spent where?

BGen. Howard: The provision of aid and reconstruction in Afghanistan is not solely a Canadian issue. At the highest levels, there are a host of national and international NGOs. The UN itself is operating in Afghanistan. It brings in all sorts of aid, be it money, food or the like. I have no idea how much that is, but the UN is operating in Kandahar province.

It is important to dwell on this because the PRT helps coordinate with the governor of Kandahar the provision of this type of aid. That is happening. I would be happy to try to get more figures on that, but the PRT is not operating only on a Canadian level but also on an international level.

The Chairman: We understand that.

BGen. Howard: If I could continue my answer.

The Chairman: Of course you can, but I wanted to clarify this point: We hear people say aid does not operate only on a Canadian level, but we have no sense that there is any accountability for the Canadian contribution. It seems to be hiding under the bushel of overall aid but we are curious to know where the Canadian component comes out. We think it is

Le sénateur Meighen : Pardon, général. Avez-vous dit « pour essayer de la concrétiser »? Ce n'est pas un reproche, mais ne seraient-ils pas en train d'attendre que la situation se stabilise?

Bgén Howard : Pas du tout. Par exemple, pendant l'opération Méduse, de l'aide a été apportée dans la région pour venir en aide aux populations déplacées. Les ONG internationales livraient de l'aide alimentaire.

Le sénateur Meighen : Il n'avait pas que les livraisons de l'armée; c'était aussi celles des ONG?

Bgén Howard : Ce sont les ONG qui ont apporté le gros de l'aide de reconstruction dans la province de Kandahar. Nous les avons aidées à faciliter et à coordonner leurs efforts.

Le président : Il y a quelque chose que vous avez dit qui me laisse perplexe. Vous avez dit attendre que certains problèmes de financement se règlent. Cela nous inquiète. La ministre est venue ici au printemps. Elle a été incapable de nous dire quelle sorte d'aide était livrée à Kandahar. Par la suite, nous avons reçu d'elle une lettre que nous avons publiée dans notre dernier rapport. Nous avons du mal à établir ce qui se passe à Kandahar. Nous nous demandons pourquoi l'information n'est pas disponible. Vous dites que cela se fait; si c'est le cas, pourquoi n'avons-nous pas de liste? Vous avez l'air d'avoir sous les yeux un tableau très bien fait. Seriez-vous prêt à nous le communiquer?

Le sénateur Meighen : Pourriez-vous aussi nous dire d'où vient l'argent? Je crois savoir que l'armée a 1,9 million de dollars de budget d'aide, prélevé sur son propre budget. Celui du MDN, pas de l'ACDI.

Je crois aussi savoir que l'ACDI a des fonds. Je crois comprendre que votre budget pourrait être augmenté parce que c'est vous qui êtes actuellement les plus à même d'apporter l'aide, vu la situation.

C'est l'argent de qui qui est dépensé où?

Bgén Howard : La fourniture d'aide et la reconstruction en Afghanistan ne sont pas uniquement l'affaire du Canada. Au niveau des plus élevés, il y a tout un ensemble d'ONG nationales et internationales. L'ONU elle-même opère en Afghanistan. Elle apporte toutes sortes de formes d'aide, que ce soit de l'aide financière, alimentaire ou autre. Je ne sais pas combien cela représente, mais l'ONU est active dans la province de Kandahar.

Il est important de le souligner parce que l'EPR contribue à la coordination avec le gouverneur de Kandahar pour la fourniture de ce genre d'aide. Cela se fait. Je serai heureux d'essayer de vous obtenir d'autres chiffres, mais l'EPR travaille à la fois au niveau canadien et international.

Le président : Nous comprenons.

Bgén Howard : Si vous me laissez finir.

Le président : Bien sûr, mais je veux préciser ceci. Les gens disent que l'aide n'opère pas seulement au niveau canadien, mais nous n'avons pas le sentiment qu'il y a la moindre reddition de comptes pour la contribution du Canada. Ça semble être caché sous le boisseau de l'aide globale mais nous sommes curieux de savoir d'où vient l'apport du Canada. Nous pensons qu'il est

important for there to be a direct connection between seeing folks with the Maple Leaf on their shoulders and the aid coming in at the same time. We would like you to talk about that.

BGen. Howard: Minister Josée Verner has been here. She spoke about the \$100 million a year that goes into Afghanistan and 10 per cent of it is aimed at the Kandahar province. That is as per her transcripts when she was here last time. Based on that 10 per cent then, a number of projects are ready to go created by the PRT with the three development officers. They are simply waiting for this funding to arrive. Once they have the funding they can prosecute these projects.

The Chairman: The troops have been there for how long, and we are waiting for funding from CIDA still?

BGen. Howard: Yes, sir.

The Chairman: This is what we do not understand. Perhaps it is not fair to ask you because are you not in CIDA, but it seems a mite strange to us that we have troops there. This is not the first rotation, we do not have funding, and yet funding is key to success there.

BGen. Howard: I cannot address why the funding is not there.

The Chairman: Okay, can you address the question of whether the CIDA folk or the DFAIT people ever leave the wire? We are told that they stay in the camp all the time.

BGen. Howard: I really do not want to get into who is allowed to move where for security reasons.

Senator Meighen: Is the decision about who can go where a military decision?

BGen. Howard: If people are allowed to move outside of the wire, when they do is a military decision.

The Chairman: Why do you not want to get into it? If you are making a military decision that they should stay behind the wire, why are you not saying, "Look, we do not think it is safe to go outside the wire"? Surely you are not putting people at risk by telling us that you are keeping them behind the wire.

BGen. Howard: It is not my purview to discuss the movements of the CIDA officers.

Senator St. Germain: With all due respect, having been a military person myself, I do not think it is fair to ask that question. I realize you have the prerogative as a member of the committee, but I can understand what the brigadier-general is saying. If you are behind the wire, or whatever side of the wire you are on, if it is a security issue I think that any disclosure would be detrimental to whoever is impacted.

Senator Meighen: Suppose the general were to say, we do not mind if CIDA people go outside but they say they do not want to. I do not suggest that is the case. Does that compromise someone's security?

important qu'il y ait un lien direct entre voir des gens avec la feuille d'érable sur leurs épaules et l'argent qui arrive en même temps. Nous aimerions que vous nous en parliez.

Bgén Howard : La ministre Josée Verner est venue ici. Elle a parlé des 100 millions de dollars par année qui vont en Afghanistan et des 10 p. 100 qui sont destinés à la province de Kandahar. Cela figure dans les comptes rendus de sa comparution ici la dernière fois. Basés sur ces 10 p. 100, un certain nombre de projets sont prêts à commencer, créés par l'EPR avec les trois agents de développement. Ils attendent simplement que ces fonds arrivent. Une fois qu'ils auront les fonds, ils pourront exécuter ces projets.

Le président : Les soldats sont là depuis combien de temps, et nous attendons toujours l'argent de l'ACDI?

Bgén Howard : Oui.

Le président : C'est ce que nous ne comprenons pas. Peut-être n'est-il pas juste de vous poser la question à vous parce que vous n'êtes pas à l'ACDI, mais je trouve un peu curieux que nous ayons des soldats là-bas. Ce n'est pas la première rotation, nous n'avons pas les fonds, et pourtant les fonds sont essentiels au succès là-bas.

Bgén Howard : Je ne peux pas répondre à la question de savoir pourquoi l'argent n'est pas là.

Le président : Entendu, pouvez-vous répondre à la question de savoir si le personnel de l'ACDI ou du MAECI pourra jamais sortir de la zone sécurisée? On nous dit qu'ils restent au camp toute la longueur de journée.

Bgén Howard : Je ne veux pas vraiment parler de qui est autorisé à aller où pour des raisons de sécurité.

Le sénateur Meighen : Est-ce que la décision de savoir qui peut aller où est une décision militaire?

Bgén Howard : Si les gens sont autorisés à sortir de la zone sécurisée, où ils vont est une décision militaire.

Le président : Pourquoi ne voulez-vous pas en parler? Si vous prenez la décision militaire de les faire rester dans la zone sécurisée, pourquoi ne dites-vous pas « Écoutez, nous ne pensons pas qu'il est sûr de sortir de la zone »? Vous ne mettez personne dans une situation dangereuse en nous disant que vous le maintenez au sein de la zone sécurisée.

Bgén Howard : Il n'est pas dans mes attributions de discuter des mouvements des agents de l'ACDI.

Le sénateur St. Germain : Sauf votre respect, ayant moi-même été militaire, je ne pense pas qu'il est juste de poser cette question. Je comprends que vous avez cette prerogative comme membre du comité, mais je comprends ce que le brigadier général est en train de dire. Si vous êtes à l'intérieur de la zone sécurisée, ou l'extérieur, s'il s'agit d'une question de sécurité, je pense que toute révélation pourrait nuire aux intéressés.

Le sénateur Meighen : Si le général disait « Cela ne nous dérange pas que les agents de l'ACDI sortent, mais ils nous disent qu'ils ne veulent pas sortir » — je ne dis pas que c'est le cas — est-ce que cela compromettrait la sécurité de quelqu'un?

Senator St. Germain: I think we should have CIDA here to answer that.

Senator Meighen: I am prepared to leave it.

One more question, Mr. Chair.

The Chairman: In fairness, I think we cut off the general: at least I cut him off when he was about 20 per cent through. Perhaps we can give him a shot and then you can go ahead after that, Senator Meighen.

BGen. Howard: We have the final pot of money, which comes through DND. The local commanders there have certain thresholds.

The Chairman: This is the \$1.9 million that Senator Meighen talked about?

BGen. Howard: Right, they can use that money towards projects and we have been using it: for example, improvement to various road networks. Right now in the latest area of operations just west of Kandahar, we are trying to help build and strengthen the roads.

We have been involved with other types of projects such as providing fire equipment to fire houses, and we have been dealing with other types of access and security issues. We can provide a list of those types of projects that we have been working on there.

The Chairman: Can you provide that to the clerk, please?

BGen. Howard: Most certainly.

The Chairman: If we can have a full list of the work that has been completed, it would be helpful.

Senator Meighen: By the military, out of the military budget?

The Chairman: Out of the military budget, and if you can also provide us with information of other work that has gone on, if you have knowledge of other NGOs there, that would be helpful.

Senator St. Germain: In regard to CIDA, has it ever been discussed that we invite them to appear before the committee?

The Chairman: We have had them here, and we also asked them to write us.

Col. Tremblay: As far as the role of the strategic joint staff goes, I mentioned that we interacted with our colleagues of other departments, and CIDA is working on an integrated list of their projects and Canadian Forces projects. It is ongoing work, so I cannot comment if it is completed but I know it is ongoing. One thing I would like to mention here is the PRT for Regional Command South, even though it has been there since August 2005, needs to follow the reality on the ground. The reality is that the British contingent arrived only in May, and the Dutch contingent arrived only in August. There is a lot of shaping taking place, and shaping is also taking place in Kandahar. We

Le sénateur St. Germain : C'est à l'ACDI de répondre.

Le sénateur Meighen : Je veux bien m'en tenir à cela.

Une dernière question, monsieur le président.

Le président : En toute justice, j'ai interrompu le général. En tout cas, je l'ai interrompu après qu'il nous a donné à peu près 20 p. 100 de sa réponse. Donnons-lui la parole après quoi vous pourrez poursuivre, sénateur Meighen.

Bgén Howard : En fin de compte, c'est nous qui avons le budget, qui vient du MDN. Les commandants locaux disposent d'une certaine somme.

Le président : Il s'agit du 1,9 million de dollars dont le sénateur Meighen parlait?

Bgén Howard : Oui, ils peuvent se servir de cet argent pour des projets, et ils l'ont fait. Par exemple, la réfection de certains réseaux routiers. Actuellement, dans le dernier secteur des opérations, à l'ouest de Kandahar, nous essayons de construire et de renforcer les routes.

Nous participons à d'autres genres de projets, comme la fourniture de matériel de lutte contre les incendies aux casernes de pompiers et nous nous occupons d'autres types de questions d'accès et de sécurité. Nous pouvons vous donner une liste du genre de projets auxquels nous travaillons.

Pouvez-vous la donner à la greffière?

Bgén Howard : Certainement.

Le président : Ce serait utile d'avoir la liste complète du travail qui a été réalisé.

Le sénateur Meighen : Par les militaires, à partir du budget militaire?

Le président : À partir du budget militaire, et si vous pouviez aussi nous donner de l'information sur d'autre travail qui a été fait, si vous savez ce qu'ont fait d'autres ONG là-bas, cela nous aiderait.

Le sénateur St. Germain : En ce qui concerne l'ACDI, a-t-il déjà été question d'inviter l'Agence à comparaître devant le comité?

Le président : Nous l'avons déjà entendue et nous lui avons demandé de nous écrire.

Col Tremblay : En ce qui concerne le rôle de l'État-major interarmées stratégique, j'ai dit que nous sommes en rapport avec nos collègues d'autres ministères, et l'ACDI prépare actuellement une liste intégrée de ses projets et des projets des Forces canadiennes. Le travail est en cours et je ne peux donc pas vous dire s'il est terminé, mais je sais que cela se fait. J'aimerais mentionner ici que l'EPR du commandement régional sud, même si elle est là depuis août 2005, doit s'adapter à la réalité sur le terrain. Le fait est que le contingent britannique n'est arrivé qu'en mai et que le contingent hollandais n'est arrivé qu'en août. Il se fait beaucoup d'organisation, et il s'en fait aussi à Kandahar.

are occupying ground that the Taliban have occupied for many years, and we are only starting to shape those grounds to enable security, and to enable development in governance.

We need to look at a project through the lens of long-term projects and short-term projects that are making a difference in terms of quick impact on the ground: shelter and food where we are making a strong difference for the locals versus projects such as road construction, which will shape what Afghanistan will look like in the mid- to long-term.

I will give you an example of where money from CIDA could be invested. A major supply road is currently under assessment and evaluation. There is construction to a certain point, but it is not yet a hard topped road that would enable traffic and lots of flow so that goods can travel left and right.

A lot of coordination has taken place between the two departments to shape the situation on the ground, but from that perspective it all depends on the reality on the ground. The reality on the ground right now is that we are still trying to develop the Afghanistan Development Zone, Kandahar. Once we have established that, because we have project forces on the ground and we have pushed the Taliban away, we have created a buffer zone. As we did this, we conducted assessment of the requirements and needs. Then, after that we can really deliver the mid- and long-term project versus the short-term project to make a difference with the ones who have been displaced. We have this in mind to ensure that the ones who have been displaced are taken care of.

The Chairman: Thank you, colonel. This of course is a briefing to the committee on what is going on in Kandahar, so we are happy to learn whatever information you can give us. It is in the context of our visit to Kabul where, when General Hillier asked what we saw in Kabul when we were there last and we said not much, he said, "Well, wait until you get to Kandahar because then we will show you how 3D really works." This committee has bought into the concept of 3D, defence, diplomacy and development, to a man. We think it makes a whole lot of good sense, but do not be surprised if we probe now as to how the other Ds function because we were told by the Chief of the Defence Staff that Kandahar would be significantly different from what we had seen in Kabul. He said we would see Canadians actually interrelating, and we would see Canadian aid projects going ahead shoulder to shoulder with what our troops were doing.

Obviously things do not unfold like a script. You have a dynamic situation, and we understand that. The purpose of this hearing is to bring us up to speed so we have a better understanding of the situation, and I appreciate your comments.

Senator St. Germain: You have painted a word picture of what is there. I think Canadians want to know. It is important that we know, but it is more important that Canadians know, as well as those watching this. When you initially went into Kandahar were you alone, Colonel? Were our troops alone and are the British

Nous occupons le terrain que les talibans ont occupé pendant bien des années, et nous commençons à peine à reconnaître le terrain pour pouvoir le sécuriser et améliorer la gouvernance.

Il faut regarder un projet à travers la lentille des projets à long terme et des projets à court terme qui font une différence en termes d'impact rapide sur le terrain : les abris et la nourriture où nous faisons une grosse différence pour les habitants par rapport aux projets comme la construction de routes, qui vont façonner ce à quoi l'Afghanistan va ressembler dans le moyen et le long terme.

Je vais vous donner un exemple d'endroits où l'argent de l'ACDI pourrait être investi. Une grande route de ravitaillement est actuellement en cours d'examen et d'évaluation. Il y a de la construction jusqu'à un certain degré, mais la chaussée n'est pas encore en dur et ne permet pas une grande circulation de marchandises dans les deux sens.

Il y a eu beaucoup de coordination entre les deux ministères pour infléchir la situation sur le terrain mais tout dépend de la réalité sur le terrain. La réalité sur le terrain actuellement c'est que nous sommes toujours en train de développer la Zone de développement Afghanistan, Kandahar. Une fois qu'on l'a établie, parce que nous avons des forces du projet sur le terrain et que nous avons repoussé les talibans, nous avons créé une zone tampon. Par la même occasion, nous avons effectué une évaluation des besoins et des exigences. Après ça, on peut vraiment exécuter les projets à moyen et à long terme par rapport au projet à court terme pour faire une différence auprès des déplacés. Nous avons cela à l'esprit pour veiller à ce que les déplacés soient pris en charge.

Le président : Merci, colonel. Il s'agit évidemment ici d'une séance d'information pour le comité sur ce qui se passe à Kandahar et nous sommes donc heureux que vous nous communiquiez toute l'information que vous pouvez nous donner. Ça se situe dans le contexte de notre visite à Kaboul, où, lorsque le général Hillier a demandé ce que nous avons vu à Kaboul quand nous y sommes allés et que nous avons répondu pas grand-chose, il a dit « eh bien, attendez d'aller à Kandahar parce que là nous allons vous montrer comment les 3D marchent vraiment. » Le comité a souscrit d'emblée au concept des 3D : défense, diplomatie et développement. Nous trouvons l'idée très sensée, mais ne vous étonnez pas si nous vous demandons maintenant comment fonctionnent les autres D parce que le chef d'état-major de la Défense nous a dit que Kandahar serait très différent de ce que nous avons vu à Kaboul. Il a dit que nous verrions des Canadiens avoir des interrelations entre eux et que nous verrions des projets d'aide canadiens aller de l'avant parallèlement avec ce que nos soldats font.

De toute évidence, les choses ne se passent pas comme prévu. La situation est dynamique, et nous le comprenons. Le but de la rencontre est de nous mettre à niveau pour que nous la comprenions mieux et je vous remercie de vos explications.

Le sénateur St. Germain : Vous nous avez fait une description vivante de ce qui se passe là-bas. Je pense que les Canadiens veulent savoir. Il est important que nous sachions, mais il est plus important que les Canadiens sachent, ainsi que ceux qui nous regardent. Quand vous êtes allés à Kandahar la première fois

and the Dutch coming in only now? When you were trying to destabilize the enemy, to build a road and what have you, were Canadian troops doing this alone or were Dutch, American, British or others there? Were we there alone initially and we are now being reinforced by others? Can you give us a word picture so that Canadians can understand what is happening there?

Col. Tremblay: I was not in Kandahar personally, but Canadian soldiers were there shaping the mission to a certain extent. As part of NATO taking over, it was clear that NATO partners needed to be deployed on the ground. As part of that deployment, Canadians were critical in ensuring that our allied nations were able to project themselves in theatre, gain ground, conduct a patrol framework and organize themselves in their area of operation.

From that perspective, Canadians and BGen. Fraser, as part of the command of international brigade south, have done outstanding work.

Senator St. Germain: Canadian soldiers have been alone in that area and are now being reinforced by other NATO forces; is that correct?

BGen. Howard: In the beginning, Regional Command South did not have a lot of combat troops. Originally, the entire Afghanistan mission was led by the Americans under Operation Enduring Freedom, and through NATO we began up north in different sectors. The third stage of NATO expansion in ISAF was to come to Kandahar province where the Americans were operating in some force. For example, there were no troops in Helmand province; there were no troops in Oruzgan province.

The Americans were operating in Kandahar, so Canadian Forces that arrived in March actually took over from an American task force. We then began our mission in the Kandahar province. Others were operating, but in thin numbers. The Brits have since moved into Helmand province and the Dutch have moved into Oruzgan. That has brought extra troops into this region, and that is a bit of a new face for local inhabitants.

Senator St. Germain: Canadians look at the casualties we are suffering, and it seems we are bearing the brunt of casualties. Many Canadians ask me what is going on there. Is it just us?

BGen. Howard: Across all the ISAF mission over the last few years, all nations have suffered casualties across Afghanistan. For example, when we first arrived in Kabul the Germans suffered dozens of injuries from the same sort of challenges that we face now; improvised explosive devices, IEDs, and suicide bombers. The Americans have suffered greater casualties than we have across the breadth of the mission.

étiez-vous seuls, colonel? Est-ce que nos soldats étaient les seuls et est-ce que les Britanniques et les Hollandais ne font qu'arriver maintenant? Quand vous essayiez de déstabiliser l'ennemi, de construire une route et le reste, est-ce que les soldats canadiens faisaient le travail seuls ou est-ce que les Hollandais, les Américains, les Britanniques ou d'autres étaient là? Étions-nous seuls là-bas au début et recevons-nous actuellement des renforts? Pouvez-vous nous brosser un tableau vivant pour que les Canadiens comprennent ce qui se passe là-bas?

Col Tremblay : Moi-même je n'ai pas été à Kandahar, mais les soldats canadiens y étaient et infléchissaient la mission dans une certaine mesure. Au moment de la prise en charge par l'OTAN, il est apparu clairement que les partenaires de l'OTAN devaient être déployés sur le terrain. Dans le cadre de ce déploiement, le rôle des Canadiens a été déterminant pour s'assurer que nos alliés ont pu se projeter sur le théâtre, occuper le terrain, conduire un cadre de patrouille et s'organiser dans la zone d'opération.

De ce point de vue, les Canadiens et le brigadier général Fraser, comme éléments du commandement de la brigade internationale sud, ont fait du travail exceptionnel.

Le sénateur St. Germain : Les soldats canadiens étaient les seuls dans ce secteur et reçoivent aujourd'hui des renforts des autres forces de l'OTAN, n'est-ce pas?

Bgén Howard : Au début, le Commandement régional Sud ne disposait pas de beaucoup de soldats de combat. Au début, la mission en Afghanistan tout entière était dirigée par les Américains sous le nom d'opération Enduring Freedom (Liberté immuable) et dans le cadre de l'OTAN, nous avons commencé dans le Nord dans divers secteurs. La troisième étape de l'expansion de l'OTAN dans la FIAS était de venir dans la province de Kandahar où les Américains opéraient à un certain degré de force. Par exemple, il n'y avait pas de soldats dans la province de Helmand, ni dans la province d'Oruzgan.

Les Américains opéraient à Kandahar, de sorte que les Forces canadiennes qui sont arrivées en mars ont pris le relais de la force opérationnelle américaine. Nous avons alors commencé notre mission dans la province de Kandahar. D'autres opéraient, mais en petits nombres. Depuis, les Britanniques sont allés vers la province d'Helmand et les Hollandais dans l'Oruzgan. Cela a placé des soldats supplémentaires dans la région et c'est un peu un nouveau visage pour les habitants de l'endroit.

Le sénateur St. Germain : Les Canadiens voient les pertes que nous subissons et il semble que ce soit nous qui en ayons le plus. Beaucoup de Canadiens me demandent ce qui se passe là-bas. Est-ce qu'il n'y a que nous?

Bgén Howard : Pendant toute la durée de la mission de la FIAS ces dernières années, tous les pays ont subi des pertes partout en Afghanistan. Par exemple, quand nous sommes arrivés à Kaboul, les Allemands ont subi des dizaines de blessures provenant des mêmes menaces qui pèsent sur nous aujourd'hui : des EEC, engins explosifs de circonstance, et des kamikazes. Les Américains ont subi des pertes plus lourdes que les nôtres tout au long de la mission.

In Regional Command South, our soldiers have been challenged over these last two six-month rotations, one of which we are at the three-month point. We are operating in a difficult situation. It is equally as difficult in Helmand province, with the British suffering casualties as well. On the weekend in Kandahar not only did we suffer casualties, but an American soldier was also killed by an IED.

The entire coalition is under stress in Afghanistan. There is no denying it to anyone. The southern region that we are operating in appears to be, and is, the most dangerous right now.

Senator St. Germain: There are certain comparisons of this theatre of action to one in Vietnam. Surrounding areas seem to be a training ground or a breeding ground for the Taliban or whoever is challenging the stabilization of Afghanistan. Does this fall under your department of responsibility as far as planning how to deal with this in the future, and is this a concern?

BGen. Howard: It is most definitely a concern. The minister recently visited Pakistan and I know that BGen. Fraser works closely with his military counterpart across the border near Spin Boldak. He has been across the border a couple of times to chat about the security situation. It is a complex frontier to deal with because there is a lot of movement of normal civilian traffic that crosses that border on any given day. This is one of the challenging areas of concern, and is something that the minister has been trying to address with his colleagues in Pakistan.

Senator St. Germain: Is securing the border between Afghanistan and its neighbours also part of the strategy to secure the country for future development?

BGen. Howard: The most I can say on this issue is we certainly need to watch the border closely to understand the movement of the insurgents and what their operating methods are so that we can bring some stability and security. It is not something that we can do independently; we have to do it in partnership with the other nations that border on Afghanistan.

The Chairman: General, the impression the committee gets is that Pakistan serves as the R and R spot for the Taliban. When they want time out they go to Pakistan and come and go pretty much as they choose. Is that a fair statement?

BGen. Howard: It is a difficult region to operate in. Unfortunately there are tribes that do not know international boundaries that were created after World War I. When arbitrary boundaries like that are drawn, tribes feel cut off on both sides. The threats in Afghanistan are obviously the insurgents and their tribal affiliations. We need to look at that issue.

There is also the threat to our soldiers of mines in the ground from previous wars. There are quite a few mines on the ground. The internal Afghan narcotics trade is also a huge threat to the peace and stability of that nation, as well as the lawlessness and criminal activity that can flourish within the boundaries. It is not fair to heap all of this necessarily on one particular cause, but

Dans le Commandement régional Sud, nos soldats ont été attaqués au cours des deux dernières rotations de six mois, dont l'une est à mi-parcours. Nous opérons dans une situation difficile. C'est tout aussi difficile dans la province d'Helmand, où les Britanniques subissent des pertes également. Pendant le week-end, il n'y a pas que nous qui avons subi des pertes; un soldat américain a lui aussi été tué par un EEC.

C'est toute la coalition qui subit des pressions en Afghanistan. Personne ne le nie. Le secteur sud, dans lequel nous opérons, semble et est effectivement le plus dangereux actuellement.

Le sénateur St. Germain : Il y a certaines comparaisons entre ce théâtre d'opération et celui du Vietnam. La région environnante semble être un terrain d'entraînement ou un vivier pour les talibans ou quiconque veut déstabiliser l'Afghanistan. Est-ce que cela relève de votre service, les plans de lutte contre cela dans l'avenir, et est-ce une source d'inquiétude?

Bgén Howard : Il est certain que c'est une source d'inquiétude. Récemment, le ministre s'est rendu au Pakistan et je sais que le brigadier général Fraser travaille étroitement avec son homologue militaire de l'autre côté de la frontière, près de Spin Boldak. Il a traversé la frontière deux fois pour discuter de la situation sécuritaire. Cette frontière n'est pas facile parce qu'il y a beaucoup de mouvements normaux de civils chaque jour. C'est un des secteurs d'inquiétude et c'est quelque chose que le ministre a cherché à corriger avec ses collègues du Pakistan.

Le sénateur St. Germain : Est-ce que sécuriser la frontière entre l'Afghanistan et ses voisins fait aussi partie de la stratégie de sécurisation du pays pour son développement futur?

Bgén Howard : Le plus que je puisse dire sur ce point c'est qu'il faut certainement surveiller de près la frontière pour comprendre les mouvements et les méthodes d'opération des insurgés pour que nous puissions apporter à la région une certaine stabilité et une certaine sécurité. Ce n'est pas quelque chose que nous pouvons faire seuls; il nous faut la collaboration des autres pays limitrophes de l'Afghanistan.

Le président : Général, l'impression des membres du comité, c'est que le Pakistan sert de zone de R et R aux talibans. Quand ils veulent se délasser, ils vont au Pakistan et vont et viennent à peu près à leur guise. C'est vrai?

Bgén Howard : C'est un secteur où il est difficile d'opérer. Malheureusement, il y a des tribus qui ne connaissent pas les frontières internationales tracées après la Première Guerre mondiale. Quand on trace ainsi des frontières arbitraires, les tribus des deux côtés se sentent coupées les unes des autres. Les menaces en Afghanistan, ce sont évidemment les insurgés et leurs affiliations tribales. C'est un problème qu'il faut examiner.

Il y a aussi la menace pour nos soldats que représentent les mines dans le sol qui remontent aux guerres antérieures. Il y a beaucoup de mines sur le terrain. Le trafic interne afghan de stupéfiants représente aussi une menace immense pour la paix et la stabilité de ce pays, ainsi que l'absence de lois et l'activité criminelle très répandue à l'intérieur des frontières. Il n'est pas

certainly when it comes to insurgents one has to look at the tribal structure that transcends international boundaries.

The Chairman: Does the Government of Pakistan see any obligation in enforcing its borders so that there is not the number of people crossing it from either direction?

BGen. Howard: That is a good question to ask the minister after his recent visit to Pakistan. I can say that General David Fraser has spoken with his Pakistani military counterpart to see if we can contain and understand that insurgent movement a little better.

Senator Banks: I want to continue along the line of Senator St. Germain because we need a snapshot today of the place in which Canadian Forces are operating. We do not have one that is clear and Canadians do not have one that is clear. Canadians are operating, for the most part, in Kandahar province now. Is that correct?

BGen. Howard: Yes, sir, with the exception of some strategic assets in Kabul.

Senator Banks: In Kandahar province, where Canadians are actively engaged, today — I know it can change tomorrow afternoon — how many Americans, British and Dutch are there? I think there are no British in Kandahar. I think they are in Helmand. Am I right?

BGen. Howard: That is correct. The British are in Helmand. They have a large task force in larger numbers than us, and the Dutch are to our north. We share a common airfield, the Kandahar airfield. All nations are represented there with their international airheads and the like, but for the most part, the country that is leading in Kandahar province is Canada. Our partners are the Afghan National Army battalions that are operating with us. At least two or three are currently deployed with us.

Senator Banks: When the Dutch assume the overall command of the southern region, will Canadians still be the main, principal operating military force in Kandahar province?

BGen. Howard: Yes, senator, they will. In the new Dutch brigade headquarters, it is a Dutch lead, but a Canadian colonel will be the Chief of Staff. Colonel Mike Kampman will become the Chief of Staff.

Senator Banks: Will General Grant be the overall commander of Canadians?

BGen. Howard: Yes, he will.

Senator Banks: He is from Edmonton, which is where I am from.

BGen. Howard: He was the area commander and is currently on his leave before he deploys.

juste de tout blâmer sur un facteur en particulier, mais en ce qui concerne les insurgés en tout cas, il ne faut pas ignorer la structure tribale qui transcende les frontières internationales.

Le président : Le gouvernement du Pakistan se sent-il tenu de faire respecter ses frontières pour qu'il n'y ait pas autant de gens qui la traversent dans un sens et dans l'autre?

Bgén Howard : C'est une bonne question à poser au ministre après sa visite récente au Pakistan. Je peux dire que le général David Fraser a parlé avec son homologue militaire pakistanais pour voir si nous pouvons contenir et comprendre ce mouvement d'insurgés un peu mieux.

Le sénateur Banks : Je veux poursuivre dans la même veine que le sénateur St. Germain parce que nous avons besoin aujourd'hui d'un cliché de l'endroit où les Forces canadiennes sont en train d'opérer. Nous n'en avons pas qui soit clair et les Canadiens n'en ont pas non plus. Les Canadiens opèrent pour l'essentiel dans la province de Kandahar, n'est-ce pas?

Bgén Howard : Oui, à l'exception de certains actifs stratégiques à Kaboul.

Le sénateur Banks : Dans la province de Kandahar, où les Canadiens sont très actifs, aujourd'hui — je sais que cela peut changer demain après-midi — combien y a-t-il d'Américains, de Britanniques et de Hollandais? Que je sache, il n'y a pas de Britanniques à Kandahar. Ils sont dans l'Helmand, je crois. C'est bien ça?

Bgén Howard : C'est juste. Les Britanniques sont dans la province d'Helmand. Ils ont une grosse force opérationnelle, plus importante que la nôtre, et les Hollandais sont au nord de nous. Nous partageons le même champ d'aviation, celui de Kandahar. Tous les pays sont représentés là avec leurs têtes de pont aériennes internationales et le reste, mais pour l'essentiel, le pays qui mène dans la province de Kandahar, c'est le Canada. Nos partenaires sont les bataillons de l'Armée nationale afghane qui opèrent avec nous. Deux ou trois au moins sont actuellement déployés avec nous.

Le sénateur Banks : Quand les Hollandais prendront le commandement général de la région du sud, les Canadiens seront-ils toujours la principale force militaire en opération dans la province de Kandahar?

Bgén Howard : Oui, sénateur. Au nouveau QG de la brigade hollandaise, ce sont les Hollandais qui dirigent, mais un colonel canadien sera le chef d'état-major. C'est le colonel Mike Kampman qui deviendra chef d'état-major.

Le sénateur Banks : Le général Grant sera-t-il le commandant général des Canadiens?

Bgén Howard : Oui.

Le sénateur Banks : Il est d'Edmonton, d'où je viens.

Bgén Howard : Il était le commandant de zone et est actuellement en permission avant son déploiement.

Senator Banks: The problem you talked about before is the caveats that other senators mentioned too, namely, the differences in the terms of engagement in Afghanistan, which are clearly broad and allow for aggressiveness in the pursuit of the first job, which is security. However, we understand other NATO partners are there who have terms of engagement that are less robust. Is that correct?

BGen. Howard: Yes, it is.

Senator Banks: Does that not make it extremely difficult? I know we always fight the last war, but in World War II, for example, or even in Korea, we did not have to operate, as I recall, with partners and allies who had different terms of engagement than we did. Everyone had the same object and was prepared to go to the same lengths to obtain it.

I know this is largely a political question, but do you see and hear about movement in that respect so that our partners will be able to act in the same way and in support of what we have undertaken to do?

BGen. Howard: The Chief of the Defence Staff and the minister have both been active the last couple of weeks talking to partners in Afghanistan, to their heads of armed forces and heads of ministries of defence, seeking their assistance in coming south. It is premature to say that none of them will come. Some useful dialogue is continuing.

Senator Banks: With respect to those forces, will governments make those decisions?

BGen. Howard: Yes, they will.

Senator Banks: I will go to a different subject, if I may.

Senator St. Germain: Were we told that the French were removing troops from that area?

The Chairman: I was advised today by the news media that the French are withdrawing 700 troops. I think that is the question.

Senator St. Germain: It is a supplementary question.

The Chairman: They were working with American special forces.

BGen. Howard: I am not sure. The French are in several locations. They are in Kabul as well, and I believe they are operating special forces, so I would need to take a closer look. I am not familiar with that specific initiative.

I do not want to stand on my soap box here. The only caution I throw out is that nations have always had caveats. The Canadian army had caveats when it went to World War I. It refused to allow its brigades to be put under British divisions. We demanded that we fight as Canadians, and so every nation, depending on the

Le sénateur Banks : Le problème dont vous avez parlé tout à l'heure, c'est celui des restrictions dont les autres sénateurs ont parlé, à savoir les différentes règles d'engagement en Afghanistan, qui sont de toute évidence larges et autorisent l'agressivité dans la poursuite de la tâche première, c'est-à-dire la sécurité. Toutefois, nous savons que les autres partenaires de l'OTAN ont des règles d'engagement moins robustes, c'est bien ça?

Bgén Howard : Oui.

Le sénateur Banks : Est-ce que cela ne rend pas les choses extrêmement difficiles? Je sais que l'on mène toujours la dernière guerre, mais pendant la Seconde Guerre mondiale, par exemple, ou même en Corée, nous n'avions pas à opérer, si je me souviens bien, avec des partenaires et des alliés qui avaient des règles d'engagement différentes des nôtres. Tous nous avions le même but et étions prêts à consentir le même effort pour l'atteindre.

Je sais qu'il s'agit en grande partie d'une question politique, mais avez-vous constaté du mouvement à cet égard afin que nos partenaires puissent agir de la même façon et appuyer ce que nous avons entrepris de faire?

Bgén Howard : Le chef d'état-major de la Défense et le ministre ont au cours des dernières semaines parlé à leurs partenaires en Afghanistan, aux chefs de leurs forces armées et de leurs ministères de la Défense, afin de leur demander de leur prêter main-forte dans le Sud. Il serait prématuré de dire qu'aucun d'entre eux n'acceptera. Le dialogue se poursuit.

Le sénateur Banks : En ce qui concerne ces forces, est-ce que ce sont les gouvernements qui prendront ce genre de décisions?

Bgén Howard : Oui.

Le sénateur Banks : Si vous me le permettez, j'aimerais aborder un autre sujet.

Le sénateur St. Germain : Nous a-t-on dit que les Français étaient en train de retirer leurs troupes de cette région?

Le président : J'ai appris aujourd'hui par les nouvelles que les Français sont en train de retirer 700 troupes. Je pense que c'est la question.

Le sénateur St. Germain : Il s'agit d'une question supplémentaire.

Le président : Elles travaillaient en collaboration avec les forces spéciales des États-Unis.

Bgén Howard : Je ne suis pas sûr. Les Français sont dans plusieurs régions. Ils sont également à Kaboul, et je crois qu'il s'agit de forces opérationnelles spéciales, dont il faudrait que j'examine la situation de plus près. Je ne suis pas au courant de cette initiative en particulier.

Je n'ai pas l'intention de préconiser quoi que ce soit. La seule mise en garde que je ferais, c'est que les pays ont toujours eu des restrictions. L'armée canadienne avait des restrictions lorsqu'elle a décidé de participer à la Première Guerre mondiale. Elle a refusé que ses brigades relèvent des divisions britanniques. Nous avons

situation, has to assess where it is and what it is willing to put its troops under, in terms of other national command.

We are asking for help down south. This is the tipping point in Afghanistan now. We need help down south with more forces, and some reasonable discussion is going on. It is too premature to say that endeavour will not result in anything, but NATO as an entity with 26 member nations must step forward to give us a hand.

Senator Banks: I hope they have success in that respect. We talked earlier about the 3D approach and the necessity in the long run, if not in the medium run, after some level of security has been established, of development happening, so that life for the citizens of Afghanistan is demonstrably different in ways they can see.

We were told by LGen. Gauthier when he was here that the PRT had between 55 and 60 people in it. Do we have one provincial reconstruction team in Kandahar province?

BGen. Howard: Yes, it is based in Kandahar city. It is based there to work with the governor to try to take a provincial approach towards his efforts. He obviously has to reach out to the local communities and the elders because everything is done by committee — shuras — at lower levels.

However, it is not only the security situation that slows down aid and reconstruction, as I described in my opening remarks. It is also building capacity within the Afghan governance system itself to be able to do this. You are taking a nation that has not had strong central control as a part of its history and trying to build the capacity for bureaucracy. Everyone needs a little bureaucracy to get things done. It is a different culture. It is not the Canadian way of doing things, so that poses its own challenges as well.

If you ask LCol. Hetherington, it is not only about money. That is not his challenge. It is also about trying to build the capacity locally to do this. We could race out the front gate and build a school without any difficulty tomorrow, but do that through the local governance system and there are some ways to go there.

Senator Banks: When you talked about the three CIDA, one DFAIT, four RCMP and one Prince Edward Island police officer, are they part of the PRT?

BGen. Howard: Yes, they are. The PRT is led by DND simply because of the security aspects of the work, but it is a partnership, and as much as military guys would like to command the group, it is a consensus whole-of-government approach. It is a unique

exigé de nous battre en tant que Canadiens et, de la même façon, chaque pays, en fonction de la situation, doit évaluer ses positions et décider qu'il est prêt à ce que ses troupes relèvent d'un autre commandement national.

Nous avons besoin d'aide dans le sud de l'Afghanistan, car c'est là où la situation est critique aujourd'hui. Nous avons besoin de forces supplémentaires dans le Sud, et des discussions raisonnables sont en cours. Il serait prématuré de dire si cette démarche donnera des résultats, mais l'OTAN en tant qu'entité qui représente 26 pays membres doit nous prêter main-forte.

Le sénateur Banks : J'espère qu'ils y réussiront. Nous avons parlé plus tôt de la stratégie des 3D et de la nécessité qu'à long terme, sinon à moyen terme, après que l'on aura établi un certain niveau de sécurité, on s'occupe de développement, afin d'apporter des changements tangibles dans la vie des citoyens afghans.

Lorsqu'il a comparu devant nous, le lieutenant général Gauthier nous a dit que l'EPR comptait entre 55 et 60 personnes. Avons-nous une équipe provinciale de reconstruction dans la province de Kandahar?

Bgén Howard : Oui, elle est installée dans la ville de Kandahar. Elle est installée là pour travailler avec le gouverneur afin d'essayer de donner une dimension provinciale aux initiatives qu'il prend. Il doit de toute évidence établir le dialogue avec les collectivités et les aînés parce que tout est fait par comité — les shuras — aux paliers inférieurs.

Cependant, comme je l'ai indiqué dans mes remarques, ce ne sont pas uniquement des problèmes de sécurité qui ralentissent l'aide et la reconstruction. Il faut également développer les capacités au sein du système de gouvernance afghan même pour qu'il puisse le faire. Il s'agit d'un pays qui, de par son histoire, ne possède pas de mécanisme solide de contrôle central et où il faut essayer d'établir une capacité administrative, une forme de bureaucratie car cela est nécessaire pour que les choses se fassent. Il s'agit d'une culture différente. On n'y fait pas les choses comme au Canada, donc en soi cela pose certains problèmes.

Si vous posez la question au lieutenant colonel Hetherington, il vous dira qu'il ne s'agit pas uniquement d'une question d'argent. Ce n'est pas la difficulté à laquelle il se heurte. Il s'agit également d'essayer d'établir la capacité de le faire localement. Nous pourrions prendre le mors aux dents et construire une école sans aucune difficulté demain, mais lorsqu'on le fait par le biais du système de gouvernance locale, il existe certaines façons de procéder.

Le sénateur Banks : Lorsque vous avez parlé de trois représentants de l'ACDI, d'un représentant du ministère des Affaires étrangères, de quatre membres de la GRC et d'un policier de l'Île-du-Prince-Édouard, font-ils partie de l'équipe de reconstruction provinciale?

Bgén Howard : Oui. L'équipe est dirigée par le MDN simplement parce que le travail comporte des aspects qui concernent la sécurité. Il s'agit toutefois d'un partenariat et même si les militaires aimeraient commander ce groupe, il

approach for us to take, but certainly the expertise that the foreign affairs officer has brought is well beyond what any military officer would have, and he is used to great effect.

The three CIDA development officers are doing fantastic work to put a framework together.

Altogether, Simon Hetherington is sitting over the top. If we need to organize a group to visit the PRT or to have an exchange, he will get the transport laid on. I could give you 100 other examples of this routine support that the PRT provides these important members.

Senator Banks: The mechanics are in place but the money is not; is that right?

BGen. Howard: There are a number of projects waiting for additional money to be brought in. I am confident and optimistic the money will there. Certainly around town there is an understanding that there is a requirement.

Senator Banks: Around this town?

BGen. Howard: Yes, around Ottawa: We are working hard at the national level among the various departments to bring this about. I do not want to give you an impression that I am throwing rocks at CIDA. They have their methods and protocol. They are experts in long-term development. We need to defer to them.

Senator Banks: To find out, though, where the choke point is for the funds to allow that PRT to realize its full potential, where would we look?

BGen. Howard: You would need to ask CIDA.

The Chairman: With regard to the \$2.9 million that Gen. Fraser has, are those the funds you are now spending on projects?

BGen. Howard: Yes.

The Chairman: Is it DND funds that are being spent right now on the project?

BGen. Howard: A certain amount of funding was allotted to Col. Hetherington, not to do the medium- and long-term projects as my colleague has enunciated, but more to help with the here and now. For example, an ED went off in Kandahar and blew up a shop. The shop burned down. On short notice, Col. Hetherington was able to bring the money to bear and rebuild that shop.

The Chairman: This money is important for the safety of the troops, so that you have intelligence and so that people associate soldiers with making the place a better place to live. Is that what we are talking about?

BGen. Howard: That is right.

The Chairman: Does Gen. Fraser have all the money he needs?

fonctionne selon une approche concertée pangouvernementale. Il s'agit d'une approche unique pour nous, mais il ne fait aucun doute que les compétences que possède l'agent des Affaires étrangères dépassent nettement celles que posséderait un militaire, et sont très utiles.

Les trois agents de développement de l'ACDI font un travail remarquable pour ce qui est d'établir un cadre.

Quant à Simon Hetherington, il se trouve à la tête. Si nous devons organiser un groupe pour visiter l'équipe provinciale de reconstruction ou dans le cadre d'un échange, il s'occupera du transport. Je pourrais vous donner une centaine d'autres exemples de ce soutien courant que l'EPR offre à ces membres importants.

Le sénateur Banks : Les mécanismes sont en place mais pas les fonds; n'est-ce pas?

Bgén Howard : Il y a un certain nombre de projets qui attendent des fonds supplémentaires avant de pouvoir être exécutés. Je suis sûr que les fonds seront dégagés. Il ne fait aucun doute qu'en ville on comprend qu'un besoin existe à cet égard.

Le sénateur Banks : Vous parlez de cette ville-ci?

Bgén Howard : Oui, à Ottawa. Au niveau national, les différents ministères travaillent d'arrache-pied pour que cela se fasse. Je ne veux pas vous donner l'impression que je critique l'ACDI. Cette agence a ses méthodes et son protocole. Ce sont des spécialistes dans le développement à long terme. Nous devons nous en remettre à leur jugement.

Le sénateur Banks : Cependant, pour déterminer ce qui fait obstacle au financement qui permettrait à l'EPR de réaliser pleinement son potentiel, à qui devrions-nous nous adresser?

Bgén Howard : Vous devriez demander à l'ACDI.

Le président : En ce qui concerne le montant de 2,9 millions de dollars dont dispose le général Fraser, est-ce qu'on est en train de consacrer ce montant à des projets?

Bgén Howard : Oui.

Le président : Les fonds que l'on consacre à l'heure actuelle aux projets proviennent-ils du MDN?

Bgén Howard : Un certain financement a été attribué au colonel Hetherington, pas pour exécuter les projets à moyen et long terme dont a parlé mon collègue, mais davantage pour répondre à des besoins ponctuels. Par exemple, un engin explosif a été déclenché à Kandahar et a démolé un magasin. Le magasin a brûlé. Le colonel Hetherington a pu rapidement réunir les fonds pour reconstruire ce magasin.

Le président : Cet argent est important pour assurer la sécurité des troupes, afin que vous ayez des renseignements et que la population considère que les soldats sont là pour faire de ce pays un meilleur endroit où vivre. Est-ce bien ce dont il s'agit?

Bgén Howard : C'est exact.

Le président : Le général Fraser dispose-t-il de tout l'argent dont il a besoin?

BGen. Howard: That is a specific question I would need to ask him. I have not asked him that question.

The Chairman: This committee recommended a doubling to \$4 million because we do not see much else happening. If a hold-up causes the troops not to be as secure as they could be, and you are not receiving the sort of intelligence and cooperation you would get if the development was going ahead with funding elsewhere, this committee is on record as saying, let us take the money and give it to Gen. Fraser until the situation changes and you can have other folks there.

BGen. Howard: Certainly, money is an issue. I cannot talk for the CIDA money. It is not my responsibility and I do not have good visibility into it.

The thought I would like to leave you with is that it is not only about money. It is about trying to work through the Afghan governance portion that is there. That can be slow.

The Chairman: We have noted that and will keep it in mind.

Senator Atkins: Do you think Canadians receive the credit they deserve for the efforts they are making over there, both in the major population areas and outside?

BGen. Howard: As I walked around Kabul I could tell from my interaction with young Afghans that they were friendly toward Canadians. I will ask Col. Tremblay to comment on this issue since he spent six months there. We taught them phrases like, "Hey, Joe, do you have a pen?" I do not know how many times I have been asked that as I walked down the road.

We have been favourably received. A unique piece that Canadians bring is their willingness to get down on the ground. That is why our soldiers are sometimes in risky scenarios. They will get out of their vehicles and try to talk to the locals.

We definitely want to bring that down south. The locals are scared of the situation that is occurring. When you have combat around you, then you do not have many kind words to say to anyone. I think that Canadians have a good reputation in that regard.

Perhaps Col. Tremblay could reply also.

Col. Tremblay: I think the human touch delivered by our soldiers on the ground is real. It is profound, in fact. Our men and women are really thinking about what they are doing there. They are focussed on the mission. However, they also understand a humanitarian aspect needs to be considered to make a difference so that the Afghans can enjoy freedoms that, perhaps, they have never experienced before.

Bgén Howard : Il s'agit d'une question particulière qu'il faudrait que je lui pose. Je ne lui ai pas posé la question.

Le président : Notre comité a recommandé de doubler le montant pour qu'il passe à quatre millions parce que nous ne voyons pas grand-chose se passer. Si un retard à cet égard risque de nuire à la sécurité des troupes et fait en sorte que vous ne recevez pas le genre de renseignement et de coopération que vous obtiendriez si ce projet de développement était exécuté grâce à un financement provenant d'ailleurs, notre comité tient à dire que l'on prenne l'argent et qu'on le donne au général Fraser jusqu'à ce que la situation change et que vous ayez d'autres forces là-bas.

Bgén Howard : Il ne fait aucun doute que l'argent est un problème. Je ne peux pas parler de l'argent de l'ACDI. Ce n'est pas ma responsabilité et je ne suis pas vraiment au courant de ce dossier.

Ce que je tiens à vous dire, c'est qu'il ne s'agit pas uniquement d'une question d'argent. Il s'agit d'essayer de travailler par l'intermédiaire du système de gouvernance afghan qui existe là-bas. Cela peut prendre du temps.

Le président : Nous en avons pris bonne note et nous en tiendrons compte.

Le sénateur Atkins : Croyez-vous que les Canadiens reçoivent la reconnaissance qu'ils méritent pour les efforts qu'ils déploient là-bas, tant de la part des populations des grands centres que des populations de l'extérieur?

Bgén Howard : En me promenant aux alentours de Kaboul, j'ai pu en déduire de mes contacts avec les jeunes Afghans, qu'ils sont bien disposés envers les Canadiens. Je demanderai au colonel Tremblay de faire des commentaires sur cette question parce qu'il a passé six mois là-bas. Nous leur avons appris des phrases comme, « Hey, Joe, as-tu un stylo? ». Je ne compte plus le nombre de fois où on m'a posé la question pendant que je me promenais.

Nous avons reçu un accueil favorable. Les Canadiens se distinguent parce qu'ils sont prêts à aller sur le terrain. C'est la raison pour laquelle nos soldats se trouvent parfois dans des situations dangereuses. Ils sortent de leurs véhicules pour essayer de parler aux gens de la localité.

Nous tenons à agir de la même façon dans le Sud. Les gens là-bas sont effrayés par ce qui se passe. Lorsque des combats font rage autour de vous, il est difficile d'être aimable. Je pense que les Canadiens ont une bonne réputation à cet égard.

Le colonel Tremblay pourrait peut-être répondre lui aussi à cette question.

Col Tremblay : Je pense que la dimension humaine qu'apportent nos soldats sur le terrain est réelle. En fait, elle est profonde. Nos militaires, hommes et femmes, ne perdent pas de vue la raison pour laquelle ils sont là-bas. Ils mettent l'accent sur la mission. Cependant, ils comprennent aussi qu'il faut tenir compte de la dimension humanitaire pour changer les choses afin que les Afghans puissent profiter des libertés qu'ils n'ont peut-être jamais connues auparavant.

It is hard to convince some people of that when they have a whole lot to lose in terms of influence and power. It is a struggle to create the relationships and to ensure that they understand where we are coming from. We must get across that we are not there to be the government but we are supporting the Afghan government to establish the development strategy that has been put in place by the Afghans, not only in the capital but also on the periphery.

Senator Atkins: In your judgment, what is the level of trust of Canadians, not with the government so much but with the people in the economy, the locals?

BGen. Howard: It is still early days. One complicating factor has been the surge in insurgent activity. It has resulted in difficult circumstances. The soldiers have spent considerable time involved in combat and dealing with the insurgents themselves. Where we can, we have conducted a number of outreach programs. The medical program, for example, garnished great support, as it would. However, it is a work-in-progress when it comes to reaching out to the locals within the Kandahar region to bring hope for a better life: the reconstruction and the aid that we require. If we can maintain a stable situation, if some of the partners can give us a hand and if we can get a bit more surging with some of the activities that, as I have described, are money and governance-based, that support will increase dramatically.

One thing we have done — and we have all seen it on the television — is our care for the Afghans. People will present themselves at the gates, some of them children, who might have a serious illness. We take the time, where we can and where we have the capacity, to help. That goes a long way to spreading the message. It is one of those things that we need to continue.

This will probably be easier to analyze in the months ahead, assuming that we have success.

Senator Atkins: It has to be a great challenge.

BGen. Howard: It is, yes.

Senator Atkins: I want to move to the area of security and the recruitment of members to the Afghan National Police. Do we provide any assistance in their recruitment process or even assistance to the army?

BGen. Howard: The Afghan National Army, if I could start at that level, its creation and capacity-building is a multinational approach but it is American-led. It is on a good path. It has been in progress from the beginning.

You are well aware, I think, of some of the bits that we have tried to do in that regard with our team in Kabul and our OMLT in Kandahar province. We want to build on that. The more capacity we can build and the more ANA military forces there

Il est difficile de convaincre certaines personnes qu'une telle approche est nécessaire lorsqu'elles ont énormément à perdre au niveau de leur influence et de leur pouvoir. Il est difficile de créer des liens et de s'assurer qu'elles comprennent notre position. Nous devons leur faire comprendre que nous ne sommes pas là pour remplacer le gouvernement, mais que nous appuyons le gouvernement afghan pour qu'il établisse la stratégie de développement qui a été déterminée par les Afghans, non seulement dans la capitale mais en périphérie.

Le sénateur Atkins : À votre avis, dans quelle mesure la population locale, plutôt que le gouvernement en tant que tel, a-t-elle confiance dans les Canadiens?

Bgén Howard : Il est encore trop tôt pour le dire. La recrudescence du mouvement des insurgés complique les choses. Cela a donné lieu à des circonstances difficiles. Les soldats ont passé beaucoup de temps au combat et à faire face aux insurgés mêmes. Là où nous le pouvons, nous avons mis sur pied un certain nombre de programmes d'extension des services. Le programme médical, par exemple, a obtenu beaucoup d'appui, avec raison. Cependant, c'est toujours un travail en cours de réalisation lorsqu'il s'agit d'établir des relations avec les gens de la région de Kandahar et leur donner l'espoir d'une vie meilleure : la reconstruction et l'aide dont nous avons besoin. Si nous pouvons maintenir une situation stable, si certains de nos partenaires peuvent nous prêter main-forte et si on intensifie un peu plus certaines des activités qui, comme je l'ai décrit, nécessitent une aide financière et sont fondées sur la gouvernance, cet appui augmentera de façon spectaculaire.

L'une des choses que nous avons accomplies — et nous l'avons tous vu à la télévision — c'est soigner les Afghans. Les gens se présentent aux barrières, certains des enfants, qui sont peut-être gravement malades. Nous prenons le temps, là où nous le pouvons et où nous avons la capacité, de les aider. Cela contribue considérablement à transmettre le message. C'est l'une des choses que nous devons continuer de faire.

La situation sera probablement plus facile à analyser au cours des mois à venir, si nous obtenons ce dont nous avons besoin.

Le sénateur Atkins : Cela doit être extrêmement difficile.

Bgén Howard : Effectivement.

Le sénateur Atkins : J'aimerais passer à la question de la sécurité et du recrutement des membres de la Police nationale afghane. Est-ce que nous leur offrons de l'aide dans le cadre de leur processus de recrutement ou même de l'aide à l'armée?

Bgén Howard : L'Armée nationale afghane, si je peux commencer à ce niveau, sa création et son renforcement des capacités représentent une approche multinationale qui est toutefois dirigée par les Américains. Elle est sur la bonne voie. Elle existe depuis le début.

Je crois que vous êtes bien au courant de certaines initiatives que nous avons tâché de prendre à cet égard avec notre équipe à Kaboul et notre Équipe opérationnelle de mentorat et de liaison dans la province de Kandahar. Nous voulons intensifier nos

are, the more we are on a road to condition-based success where security can be provided by Afghans.

The Afghan National Police endeavour was started later than the Afghan National Army endeavour, so it is a little bit further behind. In southern province, I do not want to say it is nonexistent but it is fragile. Being able to train and develop policemen, as you and I would understand it, is a huge undertaking. We could measure in the number of years the time this will take to fix.

We do not have the numbers in Kandahar province that we would like to have. There are few professional policemen that are able to conduct their activities. One initiative by the Afghan government is to create an Afghan national auxiliary police. That force will be a lower grade of ANP, with much less training and it will be more regionally based; but the idea of a central payment system —

The Chairman: Excuse me, can you tell me what ANP is?

BGen. Howard: That is the Afghan National Police. The Afghan national auxiliary police, ANAP, is a new endeavour that has caused some concern — that we are not just arming local militias but they will be centrally controlled. The whole aim there is to provide more Afghans doing the security task.

That is a good initiative. Canadians are involved. BGen. Gary O'Brien is working in ISAF headquarters on this endeavour with an international team.

Senator Atkins: How do they screen them to ensure that they do not recruit insurgents?

BGen. Howard: We have to work with what is there. I do not have the full details, but this will be an auxiliary police with rudimentary training and screening. It is to fill a gap. A full-up, professional Afghan National Police force is some time away. The idea is to use folks from local provinces to fill that gap.

It has some risk but if it is centrally controlled in the sense that the weapons, the pay and those sorts of things are essentially controlled, the hope is that there would be some levers over the top.

Senator Atkins: For the SAT, you mentioned there were 14 members on that committee. Is Gen. Fraser one of them?

BGen. Howard: No, the strategic advisory team is led by a full colonel, Mike Capstick. I highly recommend that he come in and talk about it. He knows Afghanistan and has done some great work there; he would love to come and address these issues.

efforts à cet égard. Plus nous pourrions accroître cette capacité et plus il y aura de forces militaires de l'ANA, plus nous serons sur la voie du succès qui sera fonction des conditions et où la sécurité pourra être assurée par les Afghans.

L'initiative concernant la Police nationale afghane a débuté plus tard que celle concernant l'Armée nationale afghane, donc elle n'est pas aussi avancée. Dans la province du Sud, je ne dirais pas qu'elle est inexistante mais elle est fragile. Former des policiers, vous le comprendrez, est une énorme entreprise. Cela prendra des années.

Dans la province de Kandahar, nous n'avons pas l'effectif que nous aimerions avoir. Il existe peu de policiers professionnels qui sont en mesure d'exercer leurs activités. Le gouvernement afghan a lancé comme initiative la création d'une police auxiliaire nationale afghane. Cette force sera d'un niveau inférieur à celle de la PNA, recevra beaucoup moins de formation et fonctionnera davantage en région; mais l'idée d'un système de paiement central...

Le président : Pardonnez-moi, pouvez-vous me dire ce qu'est la PNA?

Bgén Howard : Il s'agit de la Police nationale afghane. La Police auxiliaire nationale afghane, la PANA, est une nouvelle initiative qui a suscité certaines préoccupations — que nous n'armons pas simplement des milices locales mais qu'elles relèveront d'un contrôle central. L'objectif visé, c'est qu'un plus grand nombre d'Afghans s'occupent de la sécurité.

Il s'agit d'une bonne initiative. Les Canadiens y participent. Le brigadier général Gary O'Brien travaille au quartier général de la FIAS à cette initiative en collaboration avec une équipe internationale.

Le sénateur Atkins : Que font-ils pour s'assurer qu'ils ne recrutent pas des insurgés?

Bgén Howard : Nous devons travailler avec ce que nous avons. Je n'ai pas tous les détails, mais il y aura une police auxiliaire qui possède une formation rudimentaire et qui a fait l'objet d'une vérification. Cette police vise à combler un vide. Il faudra du temps avant d'avoir une force policière afghane nationale professionnelle et suffisante. L'idée est d'utiliser les gens des provinces locales pour combler cette lacune.

Cela comporte certains risques, mais si cette police relève d'un contrôle central, c'est-à-dire que les armes, la rémunération et ce genre de choses sont essentiellement contrôlées, on espère qu'il y aura un certain contrôle aux échelons supérieurs.

Le sénateur Atkins : En ce qui concerne l'équipe consultative stratégique, vous avez mentionné qu'elle comptait 14 membres. Est-ce que le général Fraser en fait partie?

Bgén Howard : Non, l'équipe consultative stratégique est dirigée par un colonel, le colonel Mike Capstick. Je vous recommande fortement de l'inviter à venir vous en parler. Il connaît l'Afghanistan et il a fait de l'excellent travail là-bas; il se ferait un plaisir de venir vous parler de ces questions.

He was replaced recently by someone whose name escapes me at the moment. However, the colonel has two teams, each headed by a lieutenant-colonel, and there are a few majors who work for him. They are at the beck and call of the Afghan government to help with strategic planning based on trying to bring a framework to some of their decision making.

This was an initiative between General Hillier and President Karzai. Mike Capstick could come and describe to you in detail the work they do. This great Canadian initiative is worthy of better understanding.

Senator Atkins: We keep hearing about economic recovery and rehabilitation. Can you give me some examples of that success?

BGen. Howard: The foreign minister commented on some of the success that has been achieved from President Karzai's perspective. From a governance perspective — and I will get to economic in a bit — Afghanistan has a constitution. It has an elected president and Parliament. That might seem like pretty small potatoes to those of us who live in a democracy, but to Afghanistan it is big stuff.

As I understand it, the real GDP growth in Afghanistan hovers around 85 per cent and the rate of inflation is around 10 per cent. That is certainly not a full set of economic stats and I would not want to give you the impression that I am an economist. However, I can see the differences with my own eyes when I walk around Kabul from what we started with at the beginning. People were laying in the dirt on the streets; at least they are living in sea containers now and you can see construction in the town. As I walk through Kabul, there are shops that are open and markets all over the place.

We need to fan that across the country, and we need to fan it down south. I have seen that in Kandahar city myself; it does exist. By Afghan standards, a prospering economy is under way.

The biggest challenge is the illicit drug trade. This is not something that Canadian Forces is involved with at all. It is at the level of the Department of Foreign Affairs and International Trade and CIDA, in working with the Afghan government on the way forward. We are not involved in eradication, but eventually this issue will need to be dealt with.

Senator Atkins: We hear that the drug trade is flourishing.

BGen. Howard: Right. Our soldiers west of Kandahar fight through marijuana patches. The CDS briefed the press that it is hard to operate the night vision equipment; the marijuana masks the vehicles because it deflects the signature that our night vision gear is looking for. However, drugs are a way of life there and I do not think you will change that overnight.

Il a été remplacé récemment par une personne dont le nom m'échappe pour l'instant. Cependant, le colonel a deux équipes, chacune dirigée par un lieutenant-colonel, et il y a quelques majors qui travaillent pour lui. Ils se tiennent à la disposition du gouvernement afghan pour contribuer à la planification stratégique qui permettra d'établir un cadre pour certaines de leurs prises de décisions.

Il s'agit d'une initiative entre le général Hillier et le président Karzai. Mike Capstick pourrait venir vous décrire de façon détaillée la façon dont ils fonctionnent. Il vaut la peine de mieux comprendre cette remarquable initiative canadienne.

Le sénateur Atkins : Nous entendons constamment parler de relance et de redressement économiques. Pouvez-vous me donner certains exemples de cette réussite?

Bgén Howard : Le ministre des Affaires étrangères a commenté certaines des réalisations qui ont été accomplies selon le point de vue du président Karzai. Sur le plan de la gouvernance — et je parlerai de l'économie dans un instant — l'Afghanistan possède une constitution. Elle a un président élu et un Parlement. Cela peut sembler peu de choses pour ceux d'entre nous qui vivent dans une démocratie, mais pour l'Afghanistan, c'est très important.

Si je comprends bien, la croissance réelle du PIB en Afghanistan est d'environ 85 p. 100 et le taux d'inflation tourne autour de 10 p. 100. Il ne s'agit certainement pas d'une série complète de statistiques économiques et je ne veux pas vous donner l'impression que je suis un économiste. Toutefois, je peux voir les différences de mes propres yeux lorsque je marche dans Kaboul, par rapport à la situation qui prévalait au début. Les gens étaient couchés dans la saleté, dans les rues; au moins, ils vivent maintenant dans des conteneurs maritimes et on peut voir des travaux de construction dans la ville. Quand je marche dans Kaboul, il y a des boutiques ouvertes et des marchés un peu partout.

Nous devons veiller à ce que cette situation s'étende à tout le pays, et en particulier dans le sud. J'en ai été témoin moi-même à Kandahar; cela existe bel et bien. Selon les normes de l'Afghanistan, l'économie devient prospère.

Le plus grand défi à relever est celui du commerce des drogues illégales. Les Forces canadiennes ne participent pas du tout à la résolution de cet enjeu. C'est plutôt le ministère des Affaires étrangères et du Commerce international ainsi que l'ACDI, qui travaillent avec le gouvernement afghan afin de faire avancer les choses. Nous ne participons pas à l'éradication, mais il faudra finir par régler ce problème.

Le sénateur Atkins : Nous avons entendu dire que le commerce des drogues est florissant.

Bgén Howard : Vous avez raison. À l'ouest de Kandahar, nos soldats combattent dans des champs de marijuana. Le CEMD a indiqué à la presse qu'il est difficile de faire fonctionner l'équipement de vision nocturne. Les plants de marijuana masquent les véhicules parce qu'ils font dévier la signature dont a besoin notre équipement de vision nocturne. Par contre, les drogues sont un mode de vie là-bas et je ne crois pas que l'on puisse changer cela du jour au lendemain.

I do not profess to be an expert, but if you try to shut all that down without having other mechanisms in place, you could fan even more misery than is there right now. It is a difficult situation.

Senator Moore: I have a number of little questions at the outset. Someone asked a question about the other troops in Kandahar province. You mentioned that Canada will have 2,500 troops and the British will have around that number. You also mentioned the U.S. and the Dutch but you did not mention the numbers. May I have those?

BGen. Howard: The U.S. does not operate in Regional Command South. They are up in Regional Command East and in Bagram. I think the American contribution is in the neighbourhood of 13,000 troops. Does that make sense or do I have that number wrong?

Col. Tremblay: It is probably a bit more than that, sir. I would like to mention one thing. During Operation Medusa, it was not just the Canadians who were operating in the area of operations; the Americans, the Dutch and the Brits also were there. It is not because it was specifically our area of operation that we were the only soldiers in that area.

BGen. Howard: Permanently based, it is Canadians.

Senator Moore: What about the Dutch?

BGen. Howard: They are about 2,000.

Senator Banks: They are in a different province.

BGen. Howard: They are in Oruzgan province. They are in Regional Command South, but in the northern province north of Kandahar.

Senator Moore: The Afghan National Army, such as it is, has how many soldiers?

Col. Tremblay: I think it is around 27,000 soldiers.

Senator Moore: These are the ones who have gone through the full training exercise by the Americans?

Col. Tremblay: Yes, but as part of the Afghanistan concept, I think the final number by the end of 2010 will be roughly 70,000.

Senator Moore: That is the goal?

Col. Tremblay: Yes.

Senator Moore: Who prepares your briefing when you come here? Is it personnel in the Strategic Joint Staff office?

BGen. Howard: I am given assistance by parliamentary personnel in ADM policy.

Senator Moore: What does that mean?

BGen. Howard: Policy group within NDHQ.

Je ne dis pas que je suis un expert, mais si on tente de tout faire cesser sans mettre en œuvre d'autres mécanismes, on pourrait répandre la misère encore davantage. Il s'agit d'une situation difficile.

Le sénateur Moore : J'ai un certain nombre de petites questions. Quelqu'un a posé une question au sujet des autres soldats dans la province de Kandahar. Vous avez mentionné que le Canada aura 2 500 soldats et que l'armée britannique en aura environ autant. Vous avez également mentionné les armées américaine et hollandaise, mais vous n'avez pas donné de chiffres. Serait-il possible de les avoir?

Bgén Howard : L'armée américaine n'est pas présente dans le Commandement régional Sud. Elle est plutôt présente dans le Commandement régional Est et à Bagram. Je crois que l'armée américaine a fourni environ 13 000 soldats. Ce chiffre a-t-il du sens ou est-ce que je me trompe?

Col Tremblay : Le chiffre est probablement un peu plus élevé, monsieur. J'aimerais mentionner une chose. Pendant l'Opération Medusa, il n'y avait pas seulement des Canadiens dans la zone d'opération; il y avait également des Américains, des Hollandais et des Britanniques. Ce n'est pas parce qu'il s'agit de notre zone d'opération en particulier que nous étions les seuls soldats dans la zone.

Bgén Howard : Ce sont les Canadiens qui sont basés de façon permanente.

Le sénateur Moore : Et les Hollandais?

Bgén Howard : Ils sont environ 2 000.

Le sénateur Banks : Ils sont dans une province différente.

Bgén Howard : Ils sont dans la province de l'Oruzgan. Ils font partie du Commandement régional Sud, mais ils se trouvent dans la province au nord de Kandahar.

Le sénateur Moore : À l'heure actuelle, combien de soldats compte l'Armée nationale afghane?

Col Tremblay : Je crois qu'elle compte environ 27 000 soldats.

Le sénateur Moore : S'agit-il des soldats qui ont suivi l'exercice complet de formation des Américains?

Col Tremblay : Oui, mais dans le cadre du concept de l'Afghanistan, je crois que le chiffre final, d'ici la fin de 2010, sera environ 70 000.

Le sénateur Moore : Il s'agit de l'objectif?

Col Tremblay : Oui.

Le sénateur Moore : Qui prépare vos séances d'information lorsque vous venez ici? Est-ce le personnel du bureau de l'État-major interarmées stratégique?

Bgén Howard : Je reçois de l'aide du personnel parlementaire de la politique du SMA.

Le sénateur Moore : Qu'est-ce que cela signifie?

Bgén Howard : Un groupe de politiques au sein du QGDN.

Senator Moore: Within National Defence Headquarters?

BGen. Howard: Yes.

Senator Moore: I saw new words here. When General Hillier was here it was the three Ds: defence, diplomacy and development. I was wondering if we have a new writer here. That is just a small thing.

You said that you have to work at a slower pace, at the Afghan pace, which involves shuras. That is what, a tribe?

BGen. Howard: Those are the elders.

Senator Moore: Is it tribes or tribe?

BGen. Howard: Tribe.

Senator Moore: One tribe comes together and they agree with a consensus to the proposal you put forward, then they implement it; is that how it works?

BGen. Howard: Yes.

Senator Moore: Someone asked about the Canadian flag being attached to the aid. Is there any corruption here? Do we have a problem getting that money into the right hands? Are we physically ensuring that those Canadian dollars get into the hands of the people doing the work and the reconstruction, or are we passing it over to shuras, tribal leaders, and hoping they will do the right thing with it? Do we know the money gets to where it should go?

BGen. Howard: I would say, yes we are. We are engaging the Afghan governance and the shuras to decide what to do and where to do it. For example, we will build a well. That is the most important thing; deciding within a region where the most important sites are for the well. Rather than us picking the contractors, the locals must pick them.

Senator Moore: That is fine. We will award the contract to Joe over there and it will cost \$100 Canadian dollars. We give the \$100 to one of those tribal leaders, he pays Joe and the well is finished. Are we doing this in the traditional North American commercial manner or does he say, "I need \$200 to get that well done?"

BGen. Howard: The actual mechanics of how the contracts are awarded, I am not aware of. My sense is that they are awarded through the governor. We work closely with him and our folks deliver and a local company is contracted and provided. The exact details of that, however, I am not aware of. I would have to research that for you.

Senator Moore: I would like to know. I think the people of Canada would like to know. Are we in a corrupt situation or are we getting good value for the dollar, as can be expected, given the whole milieu within which you are working?

Le sénateur Moore : Au sein du quartier général de la Défense nationale?

Bgén Howard : Oui.

Le sénateur Moore : J'ai vu de nouveaux mots. Lorsque le général Hillier était ici, il a parlé des trois D : défense, diplomatie et développement. Je me demandais si vous aviez un nouveau rédacteur. C'est simplement une petite question.

Vous avez dit que vous deviez travailler moins rapidement, au rythme des Afghans, avec les shuras. De quoi s'agit-il, une tribu?

Bgén Howard : Ce sont les aînés.

Le sénateur Moore : Parlons-nous de tribu au pluriel ou au singulier?

Bgén Howard : Au singulier.

Le sénateur Moore : Les membres d'une tribu se réunissent et ils acceptent, par consensus, la proposition que vous avez avancée, puis ils la mettent en application; est-ce la façon de fonctionner?

Bgén Howard : Oui.

Le sénateur Moore : Quelqu'un a posé une question au sujet du drapeau canadien lié aux mesures de soutien. Y a-t-il de la corruption? Avons-nous de la difficulté à remettre cet argent aux bonnes personnes? Veillons-nous physiquement à ce que ces dollars canadiens soient remis aux gens qui effectuent le travail et la reconstruction, ou est-ce que nous le remettons aux shuras, aux chefs des tribus, en espérant qu'ils feront la bonne chose avec cet argent? Sommes-nous certains que l'argent va où il devrait aller?

Bgén Howard : Je dirais que oui, nous sommes certains. Nous demandons l'avis du gouvernement afghan et des shuras avant de décider quoi faire et où le faire. Par exemple, nous construirons un puits. C'est l'élément le plus important : décider, dans une région, où sont les sites les plus importants afin d'installer un puits. Plutôt que nous choissions les entrepreneurs, ce sont les habitants de la région qui les choisissent.

Le sénateur Moore : Très bien. Disons que nous donnons le contrat à Joe là-bas et que cela coûtera 100 \$ canadiens. Nous remettons les 100 \$ à l'un de ces chefs de tribu, qui paie Joe et le puits est terminé. Est-ce fait selon le processus commercial traditionnel nord-américain, ou dit-il : « J'ai besoin de 200 \$ pour construire ce puits »?

Bgén Howard : Je ne suis pas au courant du processus exact de passation de contrats. Selon moi, les contrats sont accordés par le truchement du gouverneur. Nous travaillons en étroite collaboration avec lui, nos gens fournissent l'argent et une entreprise locale reçoit le contrat et l'argent. Toutefois, je ne connais pas les détails exacts du processus. Je devrai faire des recherches à cet égard.

Le sénateur Moore : J'aimerais le savoir. Je crois que les Canadiens voudraient également le savoir. S'agit-il d'une situation de corruption ou en avons-nous pour notre argent, comme on peut s'y attendre, en raison du milieu dans lequel vous travaillez?

Col. Tremblay: It was the view of a senior CIDA official that corruption was not an issue.

Senator Moore: All right. I did not get the numbers but you said that so many are CIDA, DFAIT and RCMP. What are those numbers again?

BGen. Howard: With the PRT, there is one Foreign Affairs officer; three CIDA development officers; four RCMP constables — maybe of higher rank; and one city police officer from P.E.I., so I assume Charlottetown Police Force.

Senator Moore: Operation Enduring Freedom, U.S. led, continues to function. Where is it? Is it throughout Afghanistan or is it working in the south trying to help us in its own way? If so, are the efforts coordinated?

BGen. Howard: Operation Enduring Freedom, the American continuing effort with counter-terrorism, operates throughout Afghanistan. The Americans maintain a base in Bagram, which is outside of Kabul. That figures greatly in their planning and force basing.

The Americans are helping us out considerably in Kandahar with the provision of helicopter support and other enablers. We would not be able to conduct the mission without them. The requirement for, as General Leslie calls them, big honkin' helicopters, is provided by another country because we are not there yet. We certainly will be there, given recent government announcements but without that American effort we would be lost.

The Chairman: We were concerned about whether Operation Enduring Freedom would overlap with the NATO effort. Has there been an overlap? Have there been problems in coordinating activities between the two organizations?

BGen. Howard: It is a bit early. Now that ISAF has responsibility for all the sectors — you are talking about Operation Enduring Freedom layering on top of that — I think coordination will actually be easier now. Protocol will be put in place to help facilitate that level of coordination.

It can be difficult if, for example, you have special forces that are trying to operate in certain areas where that is not coordinated; it can pose problems. My understanding from this latest change and architecture that we have now is that this should be easier.

Senator Moore: Watching the news report, reading and hearing from witnesses such as yourselves and hearing what you have said today, who is the enemy? "Taliban" is the name and the label we hear attached, but is the Taliban force made up of members of various tribes or is it one tribe? Do we know how many people we are fighting? We hear the bad news. I am sure there are good stories because you are making advances in your efforts to secure territory and in reconstruction efforts, but the enemy seems to be effective in disrupting our efforts. Do they have a few "good

Col Tremblay : Selon un haut fonctionnaire de l'ACDI, la corruption ne constitue pas un problème.

Le sénateur Moore : Très bien. Je n'ai pas compris, mais vous avez donné les chiffres relatifs à l'ACDI, au MAECI et à la GRC. Quels étaient ces chiffres, encore une fois?

Bgén Howard : Avec l'EPR, il y a un représentant des Affaires étrangères, trois agents de développement de l'ACDI, quatre agents de la GRC — de niveau officier de police ou plus élevé; ainsi qu'un agent de police de l'Île-du-Prince-Édouard, j'imagine qu'il provient de la force policière de Charlottetown.

Le sénateur Moore : L'opération américaine « Enduring Freedom » se poursuit. À quel endroit? Parlons-nous de tout l'Afghanistan ou du sud afin de nous aider? Si c'est le cas, les efforts sont-ils coordonnés?

Bgén Howard : L'opération « Enduring Freedom », l'effort continu des Américains contre le terrorisme, se poursuit partout en Afghanistan. Les Américains ont une base à Bagram, près de Kaboul. Cela s'inscrit fortement dans leurs activités visant à planifier et à baser leurs forces.

Les Américains nous aident beaucoup à Kandahar; ils nous fournissent du soutien au moyen d'hélicoptères, entre autres. Sans eux, nous ne pourrions mener notre mission. Notre besoin en matière de gros hélicoptères, comme l'a dit le général Leslie, est satisfait par un autre pays parce que nous n'avons pas les ressources. En raison des annonces récentes faites par le gouvernement, nous finirons par avoir les ressources suffisantes, mais sans les efforts déployés par les Américains, nous serions perdus.

Le président : Nous étions inquiets de savoir si l'opération « Enduring Freedom » empiéterait sur les efforts de l'OTAN. Y a-t-il eu chevauchement? Y a-t-il eu des problèmes pour ce qui est de la coordination des activités entre les deux organisations?

Bgén Howard : Il est un peu tôt pour se prononcer. Maintenant que la FIAS a la responsabilité de tous les secteurs — vous parlez de l'opération « Enduring Freedom » qui chevaucherait tout ça — je crois que la coordination sera beaucoup plus facile. Un protocole sera mis en place afin de faciliter ce niveau de coordination.

Cela peut être difficile si, par exemple, des forces spéciales tentent de mener des opérations dans certaines zones non coordonnées; cela peut poser des problèmes. Selon ce que je comprends de ces derniers changements et de l'architecture que nous avons maintenant, cela devrait être plus facile.

Le sénateur Moore : Je regarde les bulletins de nouvelles, je lis différents documents et j'ai entendu des témoins tels que vous-mêmes et ce que vous avez dit aujourd'hui, et je me demande qui est l'ennemi? Nous entendons souvent le nom et l'étiquette « taliban », mais la force des talibans est-elle composée de membres de différentes tribus ou d'une seule? Savons-nous combien de personnes sont au combat? Nous entendons les mauvaises nouvelles. Je suis certain qu'il y a des histoires positives, parce que vous avez fait des avancées dans vos efforts

guys" or are there a lot of them? Who is the enemy and how many are there?

BGen. Howard: We are there to support the Government of Afghanistan.

Senator Moore: I know that, I understand that framework.

BGen. Howard: Their enemy is a multi-faceted threat. We have hit on the first one, which is the Taliban. It is an entity which obviously the Americans —

Senator Moore: That is the structure; they were there before.

BGen. Howard: The Americans showed them the door, so to speak, and they fled. They fled to places in Pakistan, and so on. The Taliban are not some foreign army. They can be young Afghans as well. It is an ideological group of fanatics. That would be the best way to describe them. That is one of the threats or enemies that we face, but not the only one.

Senator Moore: Are they of one tribe or do they cross many tribal lines? Are we dealing with members of various tribes here? Are we dealing with old territories? I understand they do not see or recognize that line on the map. That was their traditional territory for hundreds or thousands of years and they will not listen to what we say. Are there tribes on each side of the Pakistani border from this group?

BGen. Howard: I will ask Col. Tremblay to describe that and see if he knows the breakdown of the Taliban.

We could come back with that information rather than wing the answer.

Senator Moore: I find it frustrating. Traditionally in battle both sides wore uniforms and, having done your intelligence work, you know who and where they are. This situation is not the same.

BGen. Howard: The enemy that we are dealing with takes an asymmetrical approach without a good structural network. Different groups can claim to belong to the overall arching cause, if you will, but there are different grades of expertise within the Taliban. Some are extremely well-skilled fighters while others are less well-trained — local farmers perhaps that will grab weapons, if required, and fight in sympathy. "What is the Taliban?" is a particularly good question.

Col. Tremblay: I will try to answer the question. There are hard-core former Taliban fighters or officials of the former Taliban government. Some of these people are still around in the area or elsewhere. From their perspective, their agenda is still valid. They have an end state and would rather be in charge of Afghanistan than have Hamid Karzai in charge. People who have been deeply rooted among the various tribes in the area for many years were provided governance and were able to create many

afin de sécuriser le territoire ainsi que dans vos efforts de reconstruction, mais l'ennemi semble réussir à déranger nos efforts. Disposent-ils de quelques « bons » ou y en a-t-il plusieurs? Qui sont les ennemis et combien y en a-t-il?

Bgén Howard : Nous sommes là-bas pour appuyer le gouvernement de l'Afghanistan.

Le sénateur Moore : Je sais; je comprends ce cadre de travail.

Bgén Howard : Leur ennemi constitue une menace comportant de multiples facettes. Nous avons frappé la première, soit les talibans. C'est une organisation que, évidemment, les Américains...

Le sénateur Moore : C'est la structure; ils étaient là avant.

Bgén Howard : Les Américains leur ont montré la porte, pour ainsi dire, et ils se sont sauvés. Ils se sont sauvés vers des endroits au Pakistan, etc. Les talibans ne sont pas une armée étrangère. Ils peuvent aussi être de jeunes Afghans. Il s'agit d'un groupe idéologique composé de fanatiques. C'est la meilleure façon de les décrire. Il s'agit de l'une des menaces ou de l'un des ennemis auxquels nous faisons face, mais pas le seul.

Le sénateur Moore : Proviennent-ils d'une seule tribu ou de plusieurs? S'agit-il de membres de différentes tribus? S'agit-il de vieux territoires? Si je comprends bien, ils ne voient ni ne reconnaissent la ligne sur la carte. C'était leur territoire traditionnel pendant des centaines ou des milliers d'années, et ils n'écouteront pas ce que nous disons. Y a-t-il des tribus de ce groupe de chaque côté de la frontière pakistanaise?

Bgén Howard : Je vais demander au colonel Tremblay de décrire la situation et voir s'il connaît la composition des talibans.

Nous pourrions obtenir ces renseignements et vous les transmettre, plutôt que d'improviser une réponse.

Le sénateur Moore : Cette situation est à mon avis frustrante. Traditionnellement, dans les combats, les belligérants portaient des uniformes, et si on avait fait notre travail de renseignement, on savait qui ils étaient et où ils étaient. La situation aujourd'hui n'est pas la même.

Bgén Howard : L'ennemi auquel nous faisons face a adopté une approche asymétrique et ne dispose pas d'un bon réseau structurel. Différents groupes peuvent déclarer appartenir à la cause générale, si vous voulez, mais il y a différents niveaux d'expertise au sein des talibans. Certains sont des combattants extrêmement bien entraînés, alors que d'autres sont moins bien entraînés — il peut s'agir d'agriculteurs locaux qui vont tout simplement s'emparer d'une arme, au besoin, et combattre par sympathie. La question de savoir qui sont les talibans est particulièrement bonne.

Col Tremblay : Je vais tenter de répondre à la question. Il y a d'anciens combattants talibans ou des représentants de l'ancien gouvernement taliban. Certains se trouvent toujours dans la région ou ailleurs. Selon eux, leur programme est toujours valable. Ils ont un objectif et préféreraient avoir la charge de l'Afghanistan, plutôt que de voir Hamid Karzai en avoir la charge. Certains, qui ont des racines profondes parmi les différentes tribus dans la région, et ce depuis des années,

relationships with local officials and the local population. For individuals to survive in that kind of environment, they change their allegiance from one group to another group, depending on need. As well, there is the intimidation factor whereby people try to convince others that it would be in their best interest to join the Taliban movement and to take action if they want to survive to the next day. In addition, there are part-time Taliban who might need the work and, feeling slightly positive toward their cause, will fight the Afghan partners.

Taking those factors into account plus the fact that we have increased our footprint to occupy some sanctuaries, we can be sure to get it back from the individuals who are planning a bit ahead to provide directions, either from a higher perspective or a lower perspective.

Senator Moore: Who is funding the Taliban effort?

BGen. Howard: That I am not sure of but I can say that the Taliban are happy to go down for minimal amounts of money. They can get young, impressionable people to join them. It does not take much money to engage them in activities. As Col. Tremblay laid out, sympathizers rest within Afghanistan.

Senator Moore: I am interested in how many Taliban are in Afghanistan. We would have to rely on ground intelligence to determine that. Would it be reliable, given what you have said?

BGen. Howard: Open source reporting is that the Taliban number in the thousands. They do not concentrate like a conventional army would do and instead are splintered all over the place.

Senator Moore: BGen. Howard, you mentioned that Canada is asking for help from other NATO countries to come to southern Afghanistan. These other NATO countries must know what we are attempting to do, what we are facing and why we need their help. What if we do not get any help? Will we go it alone? That would be the worst scenario. Do we have a plan for that? I do not know how you can do your Strategic Joint Staff planning for the CF in that particular theatre without knowing whether our friends will help out.

BGen. Howard: We do want to —

Senator Moore: Without being hard on our allies, does someone not have to make a move and begin to contribute?

BGen. Howard: We must be mindful of time and space. The Canadian Forces did some great work west of Kandahar. It showed the Taliban that it cannot occupy ground and threaten

avaient obtenu la gouvernance et ont été en mesure d'établir de nombreuses relations avec des représentants locaux et la population locale. Les individus qui souhaitent survivre dans cet environnement changent d'allégeance, selon le besoin. Il y a également le facteur de l'intimidation : certaines personnes tentent d'en convaincre d'autres qu'il serait dans leur intérêt de se joindre au mouvement taliban et de participer à l'action si elles veulent survivre le lendemain. De plus, il y a des talibans à temps partiel qui peuvent avoir besoin de travail, et qui vont combattre les partenaires de l'Afghanistan parce qu'ils sympathisent légèrement avec leur cause.

Si l'on tient compte de ces facteurs et du fait que nous avons augmenté notre présence afin d'occuper certains sanctuaires, nous pouvons être certains que nous allons entendre parler des individus qui planifient un peu à l'avance pour fournir des orientations, que ce soit d'un point de vue plus élevé ou moins élevé.

Le sénateur Moore : Qui finance les efforts des talibans?

Bgén Howard : Je n'en suis pas certain, mais je peux vous dire que les talibans sont heureux d'obtenir des montants d'argent même très peu élevés. Ils peuvent convaincre des jeunes gens impressionnables de se joindre à eux. Les faire participer à des activités ne demande pas beaucoup d'argent. Comme le colonel Tremblay l'a indiqué, les sympathisants viennent de l'Afghanistan.

Le sénateur Moore : Je serais intéressé de savoir combien de talibans sont en Afghanistan. Il nous faudrait nous fier aux renseignements provenant de là-bas pour le déterminer. Ces renseignements seraient-ils fiables, étant donné ce que vous venez de dire?

Bgén Howard : On entend souvent dire que les talibans se comptent par milliers. Ils ne sont pas concentrés comme une armée conventionnelle mais sont répartis sur tout le territoire.

Le sénateur Moore : Brigadier général Howard, vous avez mentionné que le Canada demande l'aide des autres pays de l'OTAN afin de lui prêter main-forte dans le sud de l'Afghanistan. Ces autres pays de l'OTAN doivent savoir ce que nous tentons de faire, ce à quoi nous faisons face et pourquoi nous avons besoin de leur aide. Que se passera-t-il si nous n'obtenons pas d'aide? Agirons-nous seuls? Il s'agirait du pire scénario possible. Avons-nous un plan à cet effet? Je ne sais pas comment vous pouvez faire votre planification pour l'État-major interarmées stratégique pour les Forces canadiennes dans cette situation en particulier, sans savoir si nos amis vont nous aider.

Bgén Howard : Nous voulons...

Le sénateur Moore : Sans vouloir être sévère envers nos alliés, est-ce que quelqu'un ne devrait pas prendre des mesures et commencer à contribuer?

Bgén Howard : Il faut garder en tête le temps et l'espace. Les Forces canadiennes ont réalisé du travail remarquable à l'ouest de Kandahar. Elles ont montré aux talibans qu'ils ne pouvaient pas

the locals in the area of Kandahar. We would not allow that to stand. Operation Medusa proved to the Taliban that we will not entertain that, and we were successful in making them leave.

The difficulty comes in exploiting that success, which requires us to move a little bit more outside Kandahar and expand east, west, north and south in further directions. To do that over such a large distance requires help.

We have been talking to the allies for several weeks about helping us. It is not as if we have been asking for months and years and have not received any offers of help.

Senator Moore: I understand that.

BGen. Howard: We need to give a little more time for the requisite discussion.

Senator Moore: Are we talking about early November when we will have a change in command or are we talking about the end of the calendar year? All this must be straining our resources. You would know what you could do if you knew you had support.

BGen. Howard: We will need help in the months ahead; there is no doubt about it.

Senator Moore: Before the calendar year is out, you need to know whether that help will be forthcoming.

BGen. Howard: I do not want to tie it to a date but that is not a bad way to look at it. We are not in a crisis situation.

Senator Moore: However, you do not want to lose the initiative.

BGen. Howard: We do not want to leave the area that Canadians have given their lives for. NATO is only one angle that we are pursuing. The second angle was when President Karzai was in Ottawa because it proved to be an excellent opportunity for Canada to ask for more assistance from the Afghan National Army in the southern provinces. There are larger concentrations of Afghan National Army units in the northern provinces and we asked that some of them be transferred to the south. This request has resulted in battalions arriving in the south. That is another way that we will build the capacity to allow us to branch out.

Both those angles should bear some fruit.

Senator Moore: How many troops did they send to the south?

BGen. Howard: Currently, there are about 1,000 troops and we hope to see a few more thousand arriving in the south.

Senator Day: I thank our witnesses for their comments today. They are helping us to gain a better understanding of the CF and, in particular, what is happening in Kandahar and Afghanistan.

occuper du terrain et menacer les habitants de la région de Kandahar. Nous leur avons dit que nous ne le permettrions pas. L'opération Medusa a permis de prouver aux talibans que nous ne supporterions pas la situation, et nous avons réussi à les faire partir.

Il est toutefois difficile d'exploiter cette réussite, parce qu'il faudrait sortir un peu plus de Kandahar et aller vers l'est, vers l'ouest, vers le nord et vers le sud, un peu plus loin. Parcourir de telles distances nécessite de l'aide.

Nous sommes en discussion avec les alliés depuis plusieurs semaines afin d'obtenir leur aide. Ce n'est pas comme si nous leur avions demandé de l'aide depuis des mois ou des années et qu'ils ne nous avaient fait aucune offre.

Le sénateur Moore : Je comprends.

Bgén Howard : Nous avons besoin d'un peu plus de temps pour les discussions requises.

Le sénateur Moore : Parlons-nous de début novembre quand il y aura changement de commandement ou plutôt vers la fin de l'année civile? Tout cela doit demander beaucoup à nos ressources. Vous sauriez ce que vous pourriez faire si vous aviez du soutien.

Bgén Howard : Nous aurons besoin d'aide dans les mois à venir. Cela ne fait aucun doute.

Le sénateur Moore : Avant la fin de l'année civile, vous devez savoir si vous recevrez de l'aide.

Bgén Howard : Je ne veux pas fixer de date, mais il s'agit d'une bonne façon de considérer la situation. Il ne s'agit pas d'une crise.

Le sénateur Moore : Toutefois, vous ne voulez pas perdre l'initiative.

Bgén Howard : Nous ne voulons pas quitter la région où les Canadiens ont donné leur vie. L'OTAN est une des solutions que nous envisageons. Nous avons eu une autre solution lorsque le président Karzai était à Ottawa, parce que cela s'est avéré une excellente occasion pour le Canada de demander de l'aide additionnelle à l'Armée nationale afghane, dans les provinces du Sud. Il y a une grande concentration d'unités de l'Armée nationale afghane dans les provinces du Nord, et nous avons demandé que certaines de ces unités soient transférées vers le Sud. À la suite de cette demande, des bataillons sont arrivés au Sud. Il s'agit d'une autre façon de renforcer notre capacité, afin de pouvoir étendre notre présence.

Ces deux angles devraient porter fruits.

Le sénateur Moore : Combien de troupes ont-ils envoyées dans le Sud?

Bgén Howard : À l'heure actuelle, il y en a environ 1 000, et nous espérons en voir quelques milliers de plus qui arriveront dans le Sud.

Le sénateur Day : Je remercie nos témoins de leurs observations aujourd'hui. Cela nous aide à mieux comprendre les Forces canadiennes et, plus particulièrement, ce qui se passe à Kandahar et en Afghanistan.

It seems clear that the situation is evolving. You spoke about the Afghan auxiliary force, which we had not heard about before, and about a number of other initiatives.

We are hoping that with the extra troops, we will be able to move into what this whole concept was about when NATO agreed to take it on, and that is provincial reconstruction as opposed to an almost exclusively military operation. You have told us that in some areas of Afghanistan there are real signs of provincial reconstruction, and we are pleased to hear that as well.

For us to stay on top of this, I think we will need a briefing on a regular basis. Is your group the best place for us to make an arrangement to have a periodic, regular briefing on the evolving situation in Afghanistan?

BGen. Howard: The short answer is yes. One of our responsibilities is to provide situation awareness, a daily update of what occurs in Afghanistan, so we do that on a daily basis within the department. We have that function. We stay abreast of the current situation and new initiatives.

Senator Day: Your hesitation was, Oh, no, not another load on our already busy department?

BGen. Howard: We need the support of all Canadians, and this committee as well, and so if that aids by providing information in that regard and if the minister agrees — I had better say that — then we would certainly be happy to do that.

Senator Day: We like to think this is one area where you can get public support by explaining the situation and making it clear what is actually happening, rather than having a lot of rumours floating around. This matter is of serious concern to the Canadian public.

The north-south highway near Kandahar that is being constructed, where several Canadian soldiers have lost their lives, is that provincial reconstruction or is that a strategic military project?

BGen. Howard: It is based on the provincial reconstruction team, but the area that we have been operating in, the Pashmul region, where we have engaged the Taliban, proved extremely difficult to get in and out of with ground vehicles.

I do not know how best to describe the road. There are huge potholes. You would not even recognize it as a road. It would probably be better to describe it as a riverbed, very hard to transit. Obviously, there was some displacement of local inhabitants. One way that we can help them in the future is to build a road that would allow a bit of commerce and transit for them.

You will have read in the newspapers Dave Fraser's comments that the Taliban does not like roads because roads are progress. This is exactly what we are trying to accomplish. The initial

Il semble clair que la situation évolue. Vous avez parlé de la force auxiliaire afghane dont nous n'avions jamais entendu parler auparavant, et d'un certain nombre d'autres initiatives.

Nous espérons qu'avec les troupes supplémentaires, nous serons en mesure de passer à la reconstruction provinciale, c'est-à-dire tout ce concept auquel l'OTAN a donné son aval, plutôt que de nous limiter presque exclusivement à une opération militaire. Vous nous avez dit que dans certaines régions de l'Afghanistan il y avait des signes réels de reconstruction provinciale, et nous sommes heureux d'entendre cela également.

Je pense que nous aurons besoin d'une séance d'information sur une base régulière si nous voulons rester au courant de ce qui se passe là-bas. Votre groupe est-il celui qui est le mieux placé pour nous donner de l'information périodique, régulière sur l'évolution de la situation en Afghanistan?

Bgén Howard : La réponse courte est oui. L'une de nos responsabilités consiste à donner une perception globale de la situation, à faire une mise à jour quotidienne de ce qui se passe en Afghanistan, de sorte que nous le faisons quotidiennement au sein du ministère. Nous avons cette fonction. Nous nous tenons au courant de la situation actuelle et des nouvelles initiatives.

Le sénateur Day : Vous avez hésité et vous avez pensé : « Oh non, pas un autre fardeau pour notre ministère qui est déjà très occupé ».

Bgén Howard : Nous avons besoin de l'appui de tous les Canadiens et de votre comité, et si en fournissant de l'information à cet égard — et si le ministre est d'accord — j'aurais dû le dire — et que cela peut aider, nous serions certainement heureux de le faire.

Le sénateur Day : Nous pensons que vous pouvez aller chercher l'appui de la population en expliquant la situation et en disant très clairement ce qui se passe, plutôt que de laisser courir des rumeurs. C'est une question qui préoccupe beaucoup la population canadienne.

Beaucoup de soldats canadiens ont perdu la vie sur la route nord-sud qu'on est train de construire près de Kandahar. Est-ce là un projet de l'Équipe provinciale de reconstruction ou un projet stratégique militaire?

Bgén Howard : C'est un projet de l'Équipe provinciale de reconstruction, mais la région dans laquelle nous opérons, la région de Pashmul, où nous avons affronté les talibans, s'est avéré extrêmement difficile pour ce qui est de se déplacer avec des véhicules motorisés.

Je ne sais pas comment je pourrais vous décrire cette route. Il y a d'énormes trous. C'est à peine si on peut reconnaître qu'il y a là une route. Il est très difficile de se déplacer sur cette route qui ressemble plutôt au lit d'une rivière. De toute évidence, certains habitants locaux ont été déplacés. Une façon de les aider à l'avenir serait de construire une route qui leur permettrait de se déplacer et de faire un peu de commerce.

Vous aurez lu dans les journaux les commentaires de Dave Fraser qui disait que les talibans n'aiment pas les routes parce que les routes représentent le progrès. C'est exactement ce que nous

attempt was to improve our military mobility through the region. We lost the two soldiers over the weekend in working on this road and getting it squared away, but we will continue to improve it to facilitate the aid, reconstruction and development efforts we will need to bring into this area. Our hope is to be able to get the Afghan national security forces — ANA and ANP — to help take control of this area, to get the local inhabitants back. They will then have this route that will give them easier access to the main east-west route, which is Highway 1, a well-paved road that runs through Afghanistan.

Senator Day: So it is both military infrastructure and good reconstruction for the economy of the area?

BGen. Howard: Yes, senator.

Senator Day: My recollection is that when General Gauthier was here, he told us that the provincial reconstruction team — and I thought he was talking about Kandahar — was around 50 to 60 people, and now you are telling us that it is a much smaller group. Are the others military personnel, then? Is that what the difference in the numbers is?

BGen. Howard: The PRT is about 50 to 60, all military ranks. That is the military component, which I had the pleasure to train when we were in Petawawa, and you would have met some of them. I mentioned individuals from other government departments. Now, with the security company, the infantry company that will be assigned to them, that will be another 150. We will have over 200 personnel working on provincial reconstruction issues, the bulk of that number being the security element, not only the guard camp, Camp Nathan Smith, but also to help escort those who need to go outside the wire to conduct their business. The size of the PRT will be just over 200.

Senator Day: The security group will not do the project but will provide security to those who perform the work on reconstruction?

BGen. Howard: They will escort the officials, whether they are from the Department of Foreign Affairs and International Development, CIDA, or military officials. For example, if they drive from Camp Nathan Smith to the governor's palace, or if meetings are required, they can provide the security for that. For the actual conduct of the projects, there is always a hope to use locals, and we do not provide any security for that. They go ahead and conduct the task. There are other tasks where we will be involved, for example, construction of the north-south road.

Senator Day: When our committee visited Petawawa, we were told that these soldiers who went over are the best trained, that they understood the challenges they had to meet, and that there were lessons learned from earlier rotations. I suppose there are

tentons d'accomplir. Initialement, nous avons voulu améliorer notre mobilité militaire dans la région. Pendant le week-end, nous avons perdu deux soldats qui travaillaient sur cette route, mais nous allons continuer de l'améliorer afin de faciliter l'aide, la reconstruction et les efforts de développement dont nous aurons besoin dans cette région. Nous espérons que les forces de sécurité nationales afghanes — l'Armée nationale afghane et la Police nationale afghane — pourront aider à prendre le contrôle de cette région, afin que les habitants locaux puissent y revenir. Ils auront ensuite cette route qui leur donnera un meilleur accès à la route principale est-ouest, qui est la Route 1, une route bien pavée qui traverse l'Afghanistan.

Le sénateur Day : C'est donc à la fois une infrastructure militaire et une bonne reconstruction pour l'économie de la région?

Bgén Howard : Oui, monsieur le sénateur.

Le sénateur Day : Si j'ai bonne mémoire, lorsque le général Gauthier a comparu devant notre comité, il nous a dit que l'équipe provinciale de reconstruction — et je croyais qu'il parlait de Kandahar — comptait entre 50 et 60 personnes, et vous nous dites maintenant qu'il s'agit là d'un groupe beaucoup plus petit. Y a-t-il d'autre personnel militaire, alors? Comment expliquez-vous cette différence?

Bgén Howard : L'EPR compte entre 50 et 60 personnes, des militaires de tous les grades. Il s'agit là de la composante militaire, que j'ai eu le plaisir de former lorsque nous étions à Petawawa, et vous en auriez certainement rencontré quelques-uns. J'ai mentionné des personnes venant d'autres ministères. Or, avec la compagnie de sécurité, la compagnie d'infanterie qui leur sera assignée, 150 autres personnes viendront s'y ajouter. Nous aurons alors plus de 200 personnes qui travaillent pour la reconstruction provinciale, la majeure partie d'entre elles étant la composante de sécurité, non seulement le camp de la garde, le Camp Nathan Smith, mais aussi pour aider à escorter ceux qui doivent aller à l'extérieur de la zone sécurisée pour travailler. L'EPR comptera un peu plus de 200 personnes.

Le sénateur Day : Le groupe de sécurité n'exécutera pas le projet mais assurera la sécurité de ceux qui travaillent à la reconstruction?

Bgén Howard : Les membres du groupe de sécurité escorteront les dignitaires, que ce soit des représentants du ministère des Affaires étrangères et du Commerce international, de l'ACDI, ou des officiers militaires. Par exemple, s'ils doivent se rendre en véhicule motorisé du Camp Nathan Smith au palais du gouverneur, ou s'il y a des réunions, ils pourront assurer leur sécurité. Pour ce qui est de la conduite des projets comme telle, on espère toujours pouvoir utiliser des locaux, et nous n'assurons pas leur sécurité. Ils vont aller de l'avant et faire le travail. Il y a d'autres tâches pour lesquelles nous interviendrons, par exemple, la construction de la route nord-sud.

Le sénateur Day : Lorsque notre comité a visité Petawawa, on nous a dit que ces soldats qui étaient envoyés là-bas étaient les mieux entraînés, qu'ils comprenaient les défis qu'ils avaient à relever et qu'il y avait des leçons à tirer des rotations précédentes.

still lessons to be learned each time, but are we doing everything we can before we send these soldiers over there to meet the challenges that they are about to face?

BGen. Howard: We try our best to train the soldiers before they go. The establishment of the Canadian Manoeuvre Training Centre in Wainwright has allowed us to provide a replicated environment in which they can practice for a few weeks the sorts of tasks and challenges that they will face in theatre.

We also try not to apply old lessons to new problems. For example, what we achieved and learned in Kabul has some applicability, but that is a different environment to what we face in Kandahar. If I can be frank, I told the soldiers before they left Petawawa that I will do my best to give them about 60 per cent of what they need. The other 40 per cent they will get only when they can survey the scene themselves and commence with the actual operation. They have to learn each and every day. They need to adapt to the challenges they face. We do not want to have a dogmatic approach that says we will always do it this way. We have made good strides. There is more work to do, for example, trading good secrets between sergeant X, who was on patrol and saw something happen, with the rest of his buddies. We can bring technology to improve that. Bringing the lessons back from Afghanistan and spreading them through the army back here so that we do not make some of the same mistakes is certainly something that we need and that we continue to work at.

What we did to train soldiers to go to Bosnia, for example, is different from what we trained them to do in Afghanistan; there is no doubt about it. I have nothing but respect for the soldiers who are operating in what is essentially a combat environment, a tough situation, and they deserve all the credit.

Senator Day: Are there any specific lessons that you are implementing into the training that you can share with us?

BGen. Howard: The first thing I would mention is an emphasis on having a quick discussion about what has occurred as soon as it happens to try to adapt and change. That might seem intuitive, but it has not necessarily always been the case.

For some protocols we follow on patrols, something might happen to us and we change those protocols based on what we observed and saw. We have done that.

We are always changing and adapting, ensuring that we have the right weapons systems located in backing up the right guys. We have ongoing dilemmas with identification of friendly foe between us and aircraft to ensure that we do not hit our own guys. We continue to work on these things on a daily basis.

Je suppose qu'il y a toujours des leçons à tirer à chaque fois, mais est-ce que nous faisons tout notre possible pour aider ces soldats avant de les envoyer là-bas relever les défis qui les attendent?

Bgén Howard : Nous faisons de notre mieux pour leur donner la meilleure instruction possible avant leur départ. L'établissement du Centre canadien d'entraînement aux manœuvres à Wainwright nous a permis de recréer l'environnement dans lequel ils peuvent pratiquer pendant quelques semaines le genre de tâches et de défis qui les attendent dans le théâtre.

Nous tentons par ailleurs de ne pas appliquer de vieilles leçons à de nouveaux problèmes. Par exemple, ce que nous avons réalisé et appris à Kaboul peut s'appliquer dans certains cas, mais l'environnement auquel nous devons faire face à Kandahar est différent. Si je peux être franc, j'ai dit aux soldats avant qu'ils ne quittent Petawawa que je ferai de mon mieux pour leur donner environ 60 p. 100 de ce dont ils ont besoin. Pour le reste, les autres 40 p. 100, ils ne pourront l'obtenir que lorsqu'ils pourront évaluer eux-mêmes la situation et entreprendre l'opération comme telle. Ils doivent apprendre tous les jours. Ils doivent s'adapter aux défis auxquels ils font face. Nous ne voulons pas avoir une approche dogmatique qui dit que nous ferons toujours les choses de la même façon. Nous avons fait d'excellents progrès. Il y a encore d'autre travail à faire, par exemple, pour échanger de bons secrets entre le sergent X, qui faisait partie de la patrouille et a vu quelque chose se produire, et le reste de ses camarades. Nous pouvons améliorer tout cela grâce à la technologie. Tirer des leçons de l'Afghanistan et en faire part à toute l'armée ici de façon à ce que nous ne répétions pas les mêmes erreurs est certainement quelque chose que nous devons faire et que nous allons continuer de faire.

Ce que nous avons fait pour entraîner les soldats qui se rendent en Bosnie, par exemple, est différent de la façon dont nous avons entraîné ceux qui vont en Afghanistan; cela ne fait aucun doute. Je n'ai que beaucoup de respect pour les soldats qui opèrent dans un environnement de combat, dans une situation extrêmement difficile, et tout le mérite leur revient.

Le sénateur Day : Avez-vous tiré des leçons particulières que vous avez intégrées à l'entraînement et dont vous pouvez nous parler?

Bgén Howard : D'abord, nous insistons sur la nécessité de tenir des discussions dans les meilleurs délais après un incident pour tenter de mieux nous adapter et d'apporter les changements nécessaires. Cela peut sembler évident, mais cela n'a pas toujours été ainsi.

En ce qui concerne certains des protocoles que nous suivons en patrouille, quand quelque chose se produit, nous modifions les protocoles en fonction de nos observations et cela a été fait en l'occurrence.

Nous nous adaptons continuellement, nous nous assurons que les bons systèmes d'armement sont là où ils pourront servir de renfort à ceux qui en auront besoin. Nous sommes toujours devant le dilemme que représente l'identification des aéronefs alliés et ennemis, car nous voulons éviter de tirer sur nos alliés. Nous travaillons à ce genre de choses quotidiennement.

Senator Day: Are these the new helmets we learned about recently in the media?

BGen. Howard: We always want to improve markings so that everyone understands who is who on the battlefield. This has been a dilemma for years and continues to be of concern.

We are also learning, as an institution, that we need to listen to those in the field. I am trying to remember the last time a forward-deployed commander said that this is a shopping list of what I need: I need a squadron of tanks, another entry company and some counter-mortar radars. This was BGen. Fraser communicating back to the CDS who communicated with government, and these things are actually being provided. I see this as very positive to give the soldiers in the field the tools they need.

We have learned that we need to be careful with the light utility vehicle wheeled, LUVW, and we are trying to reduce its usage rate. It cannot be eliminated completely. It is a vehicle that has its uses, but we would be crazy to keep using it in the quantities we have. We have had good success in converting over to the Nyala and pumping new vehicles into theatre replacements because some have been damaged. We are looking at that as well.

Senator Day: You are telling us then that as a nation we are reacting quickly to a perceived need for change in training and equipment for our troops in Afghanistan?

BGen. Howard: It is hard to concede that we could do it any faster or any better. There is always room for improvement, but that action in itself showed a commitment by the government to support the troops in the field.

Senator Moore: I asked about NATO and I do not think I received an answer. What happens if NATO declines?

BGen. Howard: That is a great question, and one that the CDS is seized with right now. Obviously, we are trying to get more Afghan support, and we have been working on that, but what are our options if our NATO partners will not join us down there? That is a good question and we are working our way through that right now. I do not have a good answer for you. You can only do what you have the capacity to do. We will have to think that particular piece through.

We have had some positive response. I am not at liberty to talk about the particular nations that have said they will come to assist. I hope that in the next few weeks the minister and the CDS will have some success.

Senator Moore: I hope you get that success, and that the terms of engagement will be similar to what our Canadian men and women are operating under.

Le sénateur Day : Est-ce que cela comprend les nouveaux casques dont nous avons entendu parler récemment dans les médias?

Bgén Howard : Nous améliorons constamment le marquage afin que tous sachent bien qui est sur le champ de bataille. Voilà déjà bien des années que cela nous préoccupe et c'est encore le cas de nos jours.

Notre institution apprend aussi à mieux écouter ceux qui sont sur le terrain. Je tente de me rappeler à quand remonte la dernière fois qu'un commandant déployé à l'avant m'a dressé la liste de ses besoins : un escadron de chars d'assaut, une compagnie de plus et des radars antimortier. Voilà ce que le brigadier général Fraser a demandé au chef d'état-major de la Défense qui a transmis ses demandes au gouvernement, et on s'apprête à accéder à ses demandes. C'est donc utile, puisque nous pouvons donner aux soldats sur le terrain les outils dont ils ont besoin.

Nous avons aussi appris que nous devons être prudents dans notre usage des véhicules utilitaires légers à roues, les VULR, et nous tentons de réduire leur usage. Nous ne pouvons pas les exclure complètement. C'est un véhicule qui a son utilité, mais il serait fou de s'en servir comme on l'a fait jusqu'à présent. Nous avons réussi à adopter le Nyala et d'autres nouveaux véhicules dans le théâtre des opérations par suite de dommages qu'ont subis certains véhicules et nous continuons de suivre ce dossier de près.

Le sénateur Day : Vous nous dites donc que notre pays a su réagir rapidement et a modifié en conséquence l'entraînement et l'équipement de nos troupes en Afghanistan?

Bgén Howard : Je vois mal comment nous aurions pu le faire mieux ou plus vite. Bien sûr, il est toujours possible de s'améliorer, mais cette mesure a démontré que le gouvernement voulait donner suite à son engagement d'appuyer les troupes sur le terrain.

Le sénateur Moore : J'ai posé une question sur l'OTAN mais je ne crois pas avoir reçu de réponse. Qu'arrivera-t-il en cas de refus de l'OTAN?

Bgén Howard : C'est une excellente question dont est actuellement saisi le chef d'état-major de la Défense. Manifestement, nous tentons d'obtenir plus de soutien des Afghans, et nous y travaillons, mais quelles sont nos options si nos partenaires de l'OTAN ne joignent pas leurs efforts aux nôtres? C'est une bonne question et nous y réfléchissons. Je n'ai pas de bonne réponse à vous donner. Il est évident que nous ne pouvons que faire ce que nos capacités nous permettent. Nous devons donc réfléchir attentivement à cette question.

Nous avons eu des réponses positives. Je ne peux vous donner de noms, mais des pays nous ont dit qu'ils nous aideraient. J'espère que d'ici quelques semaines, le ministre et le chef d'état-major auront de bonnes nouvelles.

Le sénateur Moore : Je vous souhaite bonne chance, et j'espère que les règles d'engagement de ces troupes seront semblables à celles des hommes et des femmes des troupes canadiennes.

BGen. Howard: That good thing as a coalition commander is that you can work to everyone's strengths. Even if someone comes with a bit of a caveat, there is lots of work to do down there. They will not be ridiculous caveats, but it is something that BGen. Fraser has to deal with on a daily basis.

Senator Atkins: Now that we are sending tanks to Afghanistan, does that reinforce the argument for armoured tanks in the future in the military?

BGen. Howard: The tank deployment shows that if you have something in your inventory and it can be of use to the troops forward, put the tanks in their hands and we can save the philosophical debates about the future for later on. We are all a bit taken aback by the tactics of the enemy who have a wide repertoire and essentially they have decided that they want to defend a piece of ground; they concentrated. When they do that, if we have a weapon system that will protect our soldiers, allow us to have precise direct fire to defeat enemy concentrations more safely for our guys and reduce collateral damage — after we weighed all those factors — we could see the value there.

It is one of those things in the inventory. The future of tanks is not for me to comment on, but I am glad to see us using a capability we have in the inventory.

Senator Atkins: That is the point: having it in the inventory.

Senator Banks: General, finish the following sentence: "We will achieve Canadian success in Afghanistan if..."

BGen. Howard: ...if the following conditions are met. First, from a governance perspective, President Karzai says, "I do not need you anymore; I have a security apparatus here with the ability to handle our country, to sustain us and keep us safe." The second condition is, in terms of economic reconstruction aid, the lot of Afghans is on the right road. This undertaking will take years, obviously.

The Afghanistan Compact talks about achieving an Afghan National Army that is credible by 2010. It has to be condition-based on what success will be. It may not have a shape that is readily apparent to us in Canada, because they need to find solutions that fit their paradigm, which are not necessarily the same as ours, but is their life better than what they had? My sense is, and President Karzai says, yes, life is better. We are having this problem down south and we need to deal with that.

When will the work of the Canadian Forces be completed in Afghanistan? When the government tells us to come home; and the government is ultimately the boss in this regard. They have said that we will remain deployed until early 2009, but it would be speculative for me to reach beyond that.

I think it is condition-based, and I do not think anyone can fully predict the timeline for that, senator.

Bgén Howard : Quand on commande une coalition, l'avantage, c'est qu'on peut mettre à contribution les points forts de chacun. Même si chaque pays impose certaines conditions, il y a beaucoup de travail à faire en Afghanistan. Il ne s'agira pas de conditions ridicules, mais le brigadier général Fraser devra en tenir compte quotidiennement.

Le sénateur Atkins : Est-ce que le fait que nous déployons maintenant des chars en Afghanistan renforce l'argument en faveur du rôle futur des chars blindés dans l'armée?

Bgén Howard : Le déploiement des chars montre que si on a quelque chose en inventaire qui peut servir aux soldats sur le terrain, on n'a qu'à leur remettre les chars et reporter les débats philosophiques sur l'avenir à plus tard. Nous sommes tous un peu décontenancés par les tactiques employées par l'ennemi, qui a un grand répertoire et qui a essentiellement décidé qu'il voulait défendre un endroit; il y a concentré ses efforts. Si c'est ce qu'il fait, si nous avons un système d'armes pour protéger nos soldats, nous donner la capacité de tirer directement afin de vaincre cet ennemi de façon plus sécuritaire pour nos gars et de réduire les pertes — après avoir pesé tous ces facteurs — alors nous verrons l'avantage d'envoyer les chars.

Il s'agit d'équipement dans notre inventaire. Ce n'est pas à moi de faire des commentaires sur l'avenir des chars, mais je suis heureux de voir que nous nous servons d'une capacité que nous avons dans notre inventaire.

Le sénateur Atkins : C'est exactement cela : L'équipement est dans notre inventaire.

Le sénateur Banks : Mon général, complétez la phrase suivante : « Le Canada connaîtra un succès en Afghanistan si... »

Bgén Howard : ... si les conditions suivantes sont remplies. D'abord, du point de vue de la gouvernance, le président Karzai dit : « Je n'ai plus besoin de vous, j'ai un appareil de sécurité ici qui peut s'occuper du pays, nous soutenir et nous protéger. » La deuxième condition, en termes d'aide économique pour la reconstruction, c'est que le sort des Afghans est en voie d'amélioration. Évidemment, cela prendra des années.

Le Pacte pour l'Afghanistan vise la création d'une véritable armée nationale afghane d'ici 2010. Cela dépendra de la façon dont on définira le succès. Elle ne prendra peut-être pas une forme vraiment évidente pour nous, au Canada, car les Afghans doivent trouver des solutions qui cadrent avec leur propre paradigme, qui n'est pas nécessairement le même que le nôtre, mais les questions qu'il faut poser c'est est-ce qu'ils ont une meilleure vie maintenant qu'auparavant? Je crois, comme le président Karzai, que oui, la vie est meilleure. Nous avons ce problème dans le Sud et il faut s'en occuper.

Quand est-ce que le travail des Forces canadiennes sera fini en Afghanistan? Lorsque le gouvernement nous dira de rentrer au pays; en dernier ressort, c'est au gouvernement de prendre cette décision. Le gouvernement a dit que notre déploiement durera jusqu'en 2009, mais ce serait formuler des hypothèses pour moi que dire ce qui se passera au-delà de cette date.

Je crois que tout dépend des conditions, et je ne crois pas que l'on soit en mesure de prévoir un échancier, monsieur le sénateur.

The Chairman: General, at the beginning of your testimony you made a point for which we are very conscious, that is, that the troops in Afghanistan want to know that Canadians support them and that members of the government and the Parliament of Canada support them.

What is the best way for us to get the message to them and their families that we support them and are proud of what they are doing? Can you convey that message for us or is there a better way to convey it?

BGen. Howard: I know that the last time the CDS was here you asked him to convey that message on your behalf. Every time he goes to theatre he conveys those thoughts and they are well acknowledged by the troops. The troops are certainly aware of what is happening in Canada with regard to "Red Friday" and so on.

We tried to have this committee visit Afghanistan, and I do not want to open that can of worms, but for reasons of security —

The Chairman: I will receive a call tomorrow at 11.

BGen. Howard: Things are all rosy again and it is just a matter of getting this squared away.

One way of getting the message to the troops is your tangible presence there, and I know that you want to do that.

I personally can convey the message to others. The commander of the PRT knows where I sit right now and is eagerly awaiting to hear how it went. There is interest over there.

The Chairman: We spent time in Petawawa with a representative group of the families. I know they are going through a difficult period as well. What is the best way to send them a message?

BGen. Howard: There are many mailings from central agencies, including the military family resource centre, MFRC, network and the support centre there. They would be happy to send out a message of support. You might want to consider that to convey a message to them. They certainly could mail that out to each individual family, and I am sure that would be well appreciated by them.

The Chairman: On behalf of the committee, we have appreciated your testimony today. It has been of assistance to us. Senator Day is correct; we will look for more regular briefings on what is happening in Afghanistan. We appreciate the effort you made today to explain things to us and to those who are watching on television. We think that these sorts of exchanges are useful and we thank you.

For members of the public who are viewing this program, if you have any questions or comments, please visit our website at www.sen-sec.ca. We post witness testimony as well as confirmed hearing schedules. Otherwise, you may contact the clerk of the committee by calling 1-800-267-7362 for further information or assistance in contacting members of the committee.

Le président : Mon général, au début de votre mémoire, vous avez soulevé un point dont nous sommes très conscients, c'est-à-dire que les troupes en Afghanistan veulent savoir qu'elles ont l'appui de la population canadienne et que le gouvernement et les parlementaires les appuient également.

Quelle est la meilleure façon pour nous de transmettre aux soldats et à leurs familles un message leur disant que nous les appuyons et que nous en sommes très fiers. Pouvez-vous leur transmettre ce message, ou y a-t-il un meilleur moyen de le faire?

Bgén Howard : Je sais que la dernière fois que le CEMD a comparu devant vous, vous lui avez demandé de transmettre ce message pour vous. Chaque fois qu'il se rend sur le théâtre des opérations, il transmet ces pensées aux troupes, qui en sont très reconnaissantes. Les soldats savent ce qui se passe au Canada en ce qui concerne le « Vendredi rouge », etc.

Nous avons essayé d'organiser un voyage en Afghanistan pour ce comité, et je ne veux pas ouvrir une boîte de Pandore, mais pour des raisons de sécurité...

Le président : Je recevrai un appel demain matin à onze heures.

Bgén Howard : La situation s'est améliorée, et il ne s'agit que de préciser les détails.

Une façon de transmettre ce message aux troupes c'est en vous rendant là-bas, et je sais que c'est ce que vous voulez faire.

Je peux transmettre le message à d'autres personnellement. Le commandant de l'EPR sait que je comparais devant vous aujourd'hui et il a hâte de savoir comment la réunion s'est déroulée. On s'y intéresse là-bas.

Le président : Nous avons passé du temps avec un groupe représentatif des familles à Petawawa. Je sais que les familles connaissent des moments très difficiles aussi. Quelle est la meilleure façon de leur transmettre un message?

Bgén Howard : Il y a beaucoup d'envois provenant des agences centrales, y compris du réseau du Centre de ressources pour les familles des militaires, le CRFM, et du centre de soutien là-bas. Elles seront heureuses d'envoyer un message aux familles. Vous pourriez envisager de vous adresser à elles. Le Centre pourrait certainement envoyer un message à chaque famille, et je suis sûr qu'un tel message serait grandement apprécié.

Le président : Au nom du comité, permettez-moi de vous dire que nous avons apprécié votre témoignage. Il nous a été très utile. Le sénateur Day a raison, nous devrions chercher à avoir des séances d'information plus régulièrement sur l'évolution de la situation en Afghanistan. Nous vous savons gré d'avoir essayé aujourd'hui de nous expliquer la situation et de l'expliquer à ceux qui nous regardent à la télévision. Nous croyons que ce genre d'échanges est utile et nous vous remercions.

Je m'adresse aux membres du public qui regardent cette séance. Si vous avez des questions ou remarques, veuillez consulter notre site Web à www.sen-sec.ca. Nous y publions les témoignages et nous y confirmons l'horaire des audiences. Vous pouvez aussi prendre contact avec le greffier du comité en composant le 1-800-267-7362 pour obtenir d'autres renseignements ou pour obtenir de l'aide pour entrer en communication avec des membres du comité.

The committee continued in camera.

OTTAWA, Monday, October 30, 2006

The Standing Committee on National Security and Defence met this day at 9:45 a.m. to examine and report on the national security policy of Canada.

Senator Colin Kenny (*Chairman*) in the chair.

[English]

The Chairman: I welcome you all today to the meeting. Before I introduce our guests I want briefly to introduce the members of the committee.

To my right is Senator Wilfred Moore from Halifax. He is a lawyer with an extensive record of community involvement. He has served for 10 years on the board of governors of Saint Mary's University. He also sits on the Standing Senate Committee on Banking, Trade and Commerce and the Standing Joint Committee of the Senate and the House of Commons for the Scrutiny of Regulations.

On his right is the distinguished senator from British Columbia, Senator Gerry St. Germain, who has served in Parliament since 1983, first as a member of the House of Commons and then as a senator. He is chair of the Standing Senate Committee on Aboriginal Peoples and he also sits on the Standing Joint Committee of the Senate and the House of Commons for the Scrutiny of Regulations.

On my left is Senator Norm Atkins from Ontario who came to the Senate with 27 years of experience in the field of communications. He served as senior adviser to former federal Conservative leader, Robert Stanfield, Premier William Davis of Ontario, also a Conservative, and Prime Minister Brian Mulroney.

On my far left is Senator Tommy Banks from Alberta, who was called to the Senate following a 50-year career in the entertainment industry. He is chair of the Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources.

Our committee has been mandated to examine security and defence and the need for a national security policy. Thus far, we have produced 15 reports and our most recent one, *Managing Turmoil*, was released in the first week of October. The report is available from the clerk of the committee.

Today we will have an opportunity to continue our study of national security issues and, in particular, the role of the Canadian Air Transport Security Authority, CATSA, in airport security. We are fortunate to have before us Jacques Duchesneau, president of CATSA. Mr. Duchesneau was named president and chief executive officer of CATSA in October of 2002. Prior to this date, he had a distinguished 30-year career as chief of the Montreal Urban Community Police Service, MUCPS, including a five-year tenure in that position. Prior to that, he was chief of staff of MUCPS from 1994 to 1998. Since 2000, Mr. Duchesneau has

Le comité poursuit ses travaux à huis clos.

OTTAWA, le lundi 30 octobre 2006

Le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense se réunit aujourd'hui à 9 h 45 pour étudier la politique de sécurité nationale du Canada et en faire rapport.

Le sénateur Colin Kenny (*président*) occupe le fauteuil.

[Traduction]

Le président : Bienvenue à vous tous ici aujourd'hui à cette réunion. Avant de présenter nos invités, j'aimerais d'abord présenter brièvement les membres du comité.

Assis à ma droite est le sénateur Wilfred Moore, de Halifax. Il est avocat, ayant œuvré longtemps dans le secteur communautaire. Il a pendant dix ans fait partie du Conseil des gouverneurs de l'Université Saint Mary's. Il siège aussi au Comité sénatorial des banques et du commerce et au Comité mixte d'examen de la réglementation.

Assis à sa droite est le distingué sénateur de la Colombie-Britannique, le sénateur Gerry St. Germain, qui est au Parlement depuis 1983. Il a d'abord été député, puis sénateur. Il préside le Comité sénatorial permanent des peuples autochtones et siège également au Comité mixte permanent d'examen de la réglementation du Sénat et de la Chambre des communes.

Assis à ma gauche est le sénateur Norm Atkins, de l'Ontario. Il est arrivé au Sénat fort de 27 ans d'expérience dans le domaine des communications. Il a été conseiller principal de Robert Stanfield, ancien chef du Parti conservateur fédéral, de William Davis, ancien premier ministre de l'Ontario, également un Conservateur, et de Brian Mulroney, ancien premier ministre du Canada.

Assis à la gauche du sénateur Atkins est le sénateur Tommy Banks, de l'Alberta. Il a été nommé au Sénat au terme d'une carrière d'un demi-siècle dans le secteur du divertissement. Il préside le Comité permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles.

Le comité ici réuni a été chargé d'examiner les questions de la sécurité et de la défense et la nécessité d'une politique de sécurité nationale. Nous avons jusqu'ici produit 15 rapports et notre plus récent, *Face aux turbulences*, a été rendu public durant la première semaine d'octobre. Le rapport est disponible auprès du greffier du comité.

Nous poursuivons aujourd'hui notre étude de questions relatives à la sécurité nationale et nous nous pencherons tout particulièrement sur le rôle de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien, ou ACSTA, en matière de sécurité aéroportuaire. Nous avons le privilège d'accueillir parmi nous Jacques Duchesneau, président de l'ACSTA. M. Duchesneau a été nommé président et chef de la direction de l'ACSTA en octobre 2002. Auparavant, il a fait une brillante carrière pendant 30 ans au Service de police de la Communauté urbaine de Montréal, où il s'est distingué durant cinq ans comme directeur. Il

acted as colonel-commandant of the Canadian Forces Military Police. He was also vice-president of the Canadian Association of Chiefs of Police from 1993 to 1997 and vice-president of the Quebec Association of Police Directors from 1993 to 1997. In 1996, he was honoured as a Member of the Order of Canada.

Accompanying Mr. Duchesneau today is Mark Duncan, executive vice-president and chief operating officer, who has appeared before this committee before, and Kevin McGarr, vice-president and chief technology officer, who is well known to this committee.

Mr. Duchesneau, I understand you have a brief statement to make.

[Translation]

Jacques Duchesneau, C.M., President and Chief Executive Officer, Canadian Air Transport Security Authority: Mr. Chairman, thank you for inviting us to meet with you again. It has been a couple of years since we were last here, but I am pleased to see this committee's continued interest in the security of our country. I know that air transportation safety and the protection of civil aviation, of its employees and of passengers are among our common interests.

[English]

In the course of this appearance, we will answer all your questions to the best of our abilities. We will provide you with all information required as a result of our discussion.

First, however, let me assure you that we are fully committed to fulfilling our mission to protect the public by securing critical elements of the air transportation system as best we can. In this respect, we will update you on the enhancements we have made with respect to managing contracts with our screening personnel providers. We will address the questions of CATSA's requirements and responsibilities within our regulatory framework. We will outline our overall approach to air transport security screening.

Since our last appearance, we have renegotiated the contracts with our providers of screening personnel and have added some important requirements and enhancements including: enhanced on-site management and performance assessment; new requirements for code of ethics; and improved uniform controls.

We can provide more details on any of these enhancements during the question and answer session.

[Translation]

Since we were here last, we have met international and domestic safety requirements, pursued the implementation and study of new screening technologies and identified some shortcomings in the security screening process. We have, among

avait au préalable été chef d'état-major du SPCUM, de 1994 à 1998. Depuis 2000, M. Duchesneau est colonel-commandant de la Police militaire des Forces canadiennes. Il a aussi été vice-président de l'Association canadienne des chefs de police, de 1993 à 1997, et vice-président de l'Association des directeurs de police du Québec, de 1993 à 1997. En 1996, M. Duchesneau a été honoré de l'Ordre du Canada.

M. Duchesneau est aujourd'hui accompagné de M. Mark Duncan, vice-président exécutif et chef des opérations, qui a déjà comparu devant le comité, et de Kevin McGarr, vice-président et chef de la technologie, que le comité connaît également très bien.

Monsieur Duchesneau, je crois comprendre que vous avez une brève déclaration à faire.

[Français]

Jacques Duchesneau, C.M., président et chef de la direction, Administration canadienne de la sûreté du transport aérien : Monsieur le président, je tiens à vous remercier de nous avoir invités à vous rencontrer de nouveau. Il s'est écoulé de très nombreuses années depuis notre dernière visite. Je suis toutefois heureux de constater que votre comité continue de s'intéresser à la sécurité de notre pays. Je sais que la sûreté du transport aérien et la protection de l'aviation civile, de ses employés et de ses passagers comptent parmi nos intérêts communs.

[Traduction]

Au cours de cette comparution, nous répondrons de notre mieux à toutes vos questions et nous vous fournirons tout renseignement supplémentaire requis à la suite de nos discussions.

Mais permettez-moi d'abord de vous assurer de notre engagement à accomplir le mieux possible notre mission de protéger le public en assurant la sûreté des aspects critiques du système de transport aérien. À cet effet, je vous ferai une mise à jour sur les améliorations apportées à la gestion des contrats avec nos fournisseurs de personnel de contrôle. J'aborderai la question des exigences, des technologies de contrôle et des responsabilités de l'ACSTA en vertu du cadre réglementaire. Enfin, je ferai un bref survol de notre approche générale en matière de contrôle de la sécurité du transport aérien.

Depuis notre dernière comparution, nous avons renégocié les contrats avec nos fournisseurs et leur avons ajouté des exigences importantes, notamment l'amélioration de la gestion sur place et du programme de gestion du rendement; de nouvelles exigences liées au code d'éthique; et l'amélioration du processus de contrôle des uniformes.

Nous pourrions vous fournir plus de détails au sujet de l'un ou l'autre de ces éléments pendant la période de questions et réponses.

[Français]

Depuis notre dernière rencontre, nous avons atteint les cibles nationales et internationales en contrôle de sûreté, entrepris la mise en œuvre et l'étude de nouvelles technologies de contrôle et identifié certaines lacunes dans le processus de contrôle de sûreté.

other things, completed the national deployment of our checked baggage screening systems, met the ICAO deadline for baggage screening for international flights and have completed the domestic requirements a year ahead of schedule.

We conducted extensive research into the new biometric technology that we are using for the Restricted Area Identification Card to ensure that it provides the necessary personal and security safeguards needed in today's airport environment and has added value for the system.

This brings me to the issue of CATSA's responsibility as a government body. As you know, the government sets the priorities and Transport Canada establishes the legal and regulatory framework to implement the policies. CATSA is the operating entity and must work within the framework established by Transport Canada.

Within our mandate, we believe it is our responsibility to identify gaps or shortcomings and propose ways of addressing them to our regulator. This is what we have been doing since our creation as we execute our mandate and fulfil our legislative responsibilities.

Our objective is to make sure that we have a system that is secure, consistent, efficient and effective and that we are always one step, or I should rather say several steps, ahead of the terrorists.

[English]

Before I conclude my remarks today, I want to outline CATSA's ongoing planning and vision to foster the development of a more integrated aviation security screening system.

My first point is about the three vital tasks of aviation security, as we understand them, and how they are to be accomplished. The first is prevention, by sharing information and conducting threat and risk assessments to detect and deter potential attacks. The second is preparedness, by proactively putting in place the tools and procedures to ensure that we are ready to deal with whatever comes our way. The third is action, by actively putting into place security measures and procedures to guard the air transportation system from evolving threats.

My second point is about what our experience has taught us over the past four and a half years. The first is partnerships. Although equipment is essential and training is vital, CATSA also needs to work closely with its security partners to ensure that we all understand the environment in which we work. We believe that to be cost-efficient, operationally effective and nationally consistent, our aviation security system should be as comprehensive as possible. To that end, it should be based on the principles of communication, cooperation and coordination among the various actors and layers of security involved in an airport environment. We believe that a comprehensive approach should include the flexibility to allocate resources where they are most needed, increase the reliability of the air transport security

Au nombre de nos initiatives, nous avons déployé à l'échelle nationale nos systèmes de contrôle des bagages préenregistrés, avons respecté l'échéance de l'OACI pour les bagages préenregistrés sur les vols internationaux et avons atteint les exigences nationales un an avant le calendrier fixé.

Nous avons étudié, de manière approfondie, la technologie employée pour la carte d'identité pour zone réglementée afin de nous assurer qu'elle offre la protection personnelle et le niveau de sûreté requis dans l'environnement des aéroports d'aujourd'hui, tout en ajoutant de la valeur au système.

Et, en ce qui concerne la responsabilité de l'ACSTA en tant qu'organisme gouvernemental, vous savez pertinemment que le gouvernement établit les politiques, que Transports Canada définit le cadre réglementaire et légal servant à mettre en œuvre ces politiques et que l'ACSTA en tant qu'entité exécutante, travaille à l'intérieur du cadre défini par Transports Canada.

Dans le cadre de ce mandat, nous croyons qu'il est de notre responsabilité de repérer les brèches ou les lacunes puis de proposer des solutions pour régler ces problèmes à l'autorité de réglementation concernée. C'est ce que nous avons fait depuis notre création afin de remplir notre mandat et les responsabilités législatives qui nous incombent.

Notre objectif est de faire en sorte que notre système est sécuritaire, cohérent, efficient et efficace et que nous sommes toujours un pas, et je devrais même dire, plusieurs pas en avant des terroristes.

[Traduction]

Avant de terminer mon exposé, j'aimerais faire un survol de la planification continue et de la vision de l'ACSTA en vue de favoriser l'élaboration d'un système mieux intégré de contrôle de la sûreté du transport aérien.

Mon premier point concerne les trois tâches vitales liées à la sûreté du transport aérien, telles que nous les comprenons, et la façon de les exécuter. La première est la prévention par le partage de l'information et l'évaluation des menaces et des risques en vue de constater et de prévenir toute attaque potentielle. La deuxième est la protection par la mise en œuvre proactive de moyens et de procédures nous permettant de parer à toute éventualité. La troisième est l'action par la mise en place active de mesures et de procédures de sûreté permettant de protéger le système de transport aérien de menaces éventuelles.

Mon deuxième point concerne ce que notre expérience nous a enseigné depuis quatre ans et demi. Le premier élément, ce sont les partenariats. Même si l'équipement est essentiel et la formation vitale, l'ACSTA doit également collaborer étroitement avec ses partenaires en matière de sûreté pour que nous comprenions tous l'environnement dans lequel nous travaillons. Nous croyons que pour être rentable, efficace du point de vue opérationnel et harmonisé à l'échelle nationale, notre système de sûreté du transport aérien doit être le plus complet possible. Par cela, je veux dire que ce système doit reposer sur des principes de communication, de coopération et de coordination entre les différents acteurs et les diverses couches de sûreté intervenant dans le milieu aéroportuaire. Nous croyons qu'une approche

system and meet the triple requirement of maximum, seamless and cost-efficient security. We believe that such a system should be threat-based and risk-based, rather than rule-based. This emphasis would ensure that passengers receive their money's worth, that the system is coherent and that the necessary partnerships exist and work.

[Translation]

My third point is about CATSA striving to be a proactive and pre-emptive aviation security organization. In this respect, our guiding *modus operandi* has been the following. We call it the AGILE model. The five-phase AGILE model speaks to a concept of action rather than reaction. It is about flexibility rather than rigidity and coordination rather than isolation.

The first phase of this model is Assess. We need to better understand the environment that we are working in by collaborating closely with our partners in the air transport security community to learn about the ever-changing nature of security threats to aviation around the world.

The second phase is Guard. We need to build improved layers of defence to better protect the travelling public, our airports and our airplanes against potential attacks.

The third phase is Intervene. We need to ensure that we have sufficient mechanisms to intervene in the event of an incident that threatens the security of our operations and customers.

The fourth and fifth phases are Learn and Evolve. These two phases are critically important to ensure that our practices and our procedures remain relevant and effective.

[English]

Through its contract screening officers, CATSA takes more than 100 million decisions each year. We cannot be complacent, and we must never let our guard down.

[Translation]

We can wait for a crisis to arise to force us to act or we can commit to working together and to acting now to ensure that we anticipate and protect against potential threats. Passenger safety is our priority and we must do our utmost towards having the most effective aviation security system possible.

[English]

Mr. Chairman, we would be pleased to answer your questions.

exhaustive doit offrir la flexibilité permettant d'attribuer les ressources aux endroits qui en ont le plus besoin et de répondre aux trois exigences d'un système de sûreté adéquat : une sûreté maximale, interrompue et rentable. Nous croyons qu'un tel système doit être axé sur les menaces et les risques plutôt que sur des règles. C'est ainsi que les passagers en auront pour leur argent, que le système sera cohérent et que les partenariats nécessaires pourront s'établir et fonctionner.

[Français]

Mon troisième point est que l'ACSTA s'efforce d'être une organisation de contrôle de la sûreté du transport aérien agissant de façon préventive et proactive. À cet égard, voici le modèle qui nous guide. Nous l'appelons le modèle AGILE. Le modèle AGILE en cinq phases représente un concept d'action plutôt que de réaction. Il repose sur la flexibilité plutôt que sur la rigidité et la coordination plutôt que l'isolement.

La première phase de ce modèle est l'analyse. Nous devons mieux comprendre l'environnement dans lequel nous travaillons en collaborant étroitement avec nos partenaires de la sûreté du transport aérien afin de nous tenir au courant des menaces en constante mutation qui pèsent sur le transport aérien dans le monde entier.

La deuxième phase est la garde. En ajoutant des couches de sûreté améliorées, nous protégeons encore mieux le public voyageur, les aéroports et les aéronefs contre les attaques éventuelles.

La troisième phase est l'intervention. Nous devons nous assurer de posséder suffisamment de mécanismes pour intervenir en cas d'incidents qui menacent la sécurité de nos opérations et de nos clients.

Les quatrième et cinquième phases sont les leçons à tirer de ce qui se passe un peu partout dans le monde et aussi l'évolution. Ces deux phases sont essentielles pour que nos pratiques et procédures demeurent pertinentes et efficaces.

[Traduction]

L'ACSTA prend chaque année plus de 100 millions de décisions par l'intermédiaire de ses agents de contrôle contractuels. Nous ne pouvons pas relâcher notre vigilance, et nous ne devrions jamais baisser la garde.

[Français]

Il est certain que nous pourrions attendre qu'une crise surgisse et qu'elle nous force à réagir, mais nous pouvons nous engager dès aujourd'hui à travailler de concert avec nos partenaires à anticiper les menaces. La sûreté des passagers est notre priorité et nous faisons tout en notre pouvoir pour assurer un système de sûreté du transport aérien le plus efficace possible.

[Traduction]

Monsieur le président, nous nous ferons un plaisir de répondre à vos questions.

The Chairman: Thank you, Mr. Duchesneau. You have been in the job for awhile and have adapted to a complex system. Can you describe who is involved in the system and who you deal with from the airports right through to Transport Canada? With that information, the committee can have a complete picture of the various players providing security to the flying public.

Mr. Duchesneau: Our closest partner is Transport Canada, who is the regulator. We deal with officials from TC on a daily basis to exchange ideas and to enhance the system that is in place. We also work with other security partners such as the police and the Canadian Security Intelligence Service, CSIS, receiving information from different open sources. We also work with international partners. Most of our positions were created after 9/11 so all our organizations are relatively new. We exchange a great deal of information with various partners who perform much the same functions as we perform. We also work with officials from airlines and at airports, who are close partners. We deploy equipment under airports and we work with airlines in a way to enhance the system.

I will summarize our job for the last four and one-half years. In the first three to four years, we managed fear because people feared going to airports. That was our main focus. We needed to deploy equipment that showed the flying public that security screeners at airports meant business. Now, the focus should be on education. We saw that need after the August 10 incidents when we received a lot of information from our partners abroad. We quickly communicated with the passengers all the information that was necessary for them to travel. We realized that a new layer of protection was also installed and that was the passengers. They cooperated with us quickly because they knew why we implemented these new measures. The bottom line was their safety. The first partners are our passengers. That roughly summarizes our partners but I would add the Canada Border Services Agency. We take care of people when they leave the country and CBSA takes care of them when they return to the country so we need to work closely together. I have regular meetings with senior managers from all these organizations.

The Chairman: Is it fair to say that you take direction from Transport Canada on all your policies?

Mr. Duchesneau: Yes.

The Chairman: Every policy that you have is vetted and authorized by Transport Canada.

Mr. Duchesneau: We receive our guidelines from Transport Canada. We share concerns and ideas, and we try to work together.

Le président : Merci, monsieur Duchesneau. Vous êtes en poste depuis quelque temps déjà et vous êtes adapté à un système complexe. Pourriez-vous nous décrire en quoi consiste le système et avec qui vous traitez, depuis les aéroports jusqu'à Transports Canada? Une fois muni de ces renseignements, le comité aura un tableau complet des différents intervenants dans la sûreté du transport aérien pour le public voyageur.

M. Duchesneau : Notre plus proche partenaire est Transports Canada, qui est l'organe de réglementation. Nous traitons quotidiennement avec des fonctionnaires de Transports Canada, en vue d'échanger des idées et d'améliorer le système en place. Nous travaillons également avec d'autres partenaires de la sécurité, comme par exemple la police et le Service canadien du renseignement de sécurité, ou SCRS, chacun recevant des renseignements de diverses sources ouvertes. Nous œuvrons également aux côtés de partenaires internationaux. La plupart de nos postes ont été créés après les événements du 11 septembre, de telle sorte que toutes nos organisations sont relativement nouvelles. Nous échangeons énormément d'information avec différents partenaires qui jouent un rôle semblable au nôtre. Nous travaillons également avec des représentants de compagnies aériennes et d'aéroports, qui sont des partenaires très proches. Nous déployons du matériel dans les aéroports et travaillons avec les compagnies aériennes en vue d'améliorer le système.

Je vais résumer pour vous la tâche que nous accomplissons depuis quatre ans et demi. Pendant les trois à quatre premières années, il nous a fallu gérer la peur, car les gens avaient peur d'aller dans les aéroports. C'était là notre principale préoccupation. Il nous a fallu déployer du matériel pour montrer au public voyageur que les contrôleurs de la sécurité dans les aéroports étaient sérieux. Aujourd'hui, l'accent devrait être mis sur l'éducation. Nous avons relevé ce besoin après les incidents du 10 août, lorsque nous avons reçu de nos partenaires à l'étranger énormément de renseignements. Nous avons rapidement communiqué aux passagers tous les renseignements dont ils avaient besoin pour pouvoir voyager. Nous avons également constaté qu'une nouvelle couche de protection s'était installée : les passagers eux-mêmes. Ils ont très vite collaboré avec nous car ils savaient pourquoi nous avions mis en œuvre les nouvelles mesures. L'important était leur sécurité. Nos premiers partenaires sont nos passagers. Voilà qui résume, en gros, la situation en ce qui concerne nos partenaires, mais j'ajouterais à la liste l'Agence des services frontaliers du Canada. Nous nous occupons des gens lorsqu'ils quittent le pays et l'ASFC s'en occupe lorsqu'ils y reviennent, et donc il importe que nous travaillions étroitement ensemble. J'ai des réunions régulières avec les cadres supérieurs de tous ces organismes.

Le président : Serait-il juste de dire que c'est de Transports Canada qu'émanent toutes les directives relatives à vos politiques?

M. Duchesneau : Oui.

Le président : Chaque politique que vous adoptez est sanctionnée et autorisée par Transports Canada.

M. Duchesneau : Nous recevons nos lignes directrices de Transports Canada. Nous échangeons nos préoccupations et nos idées et nous nous efforçons de travailler ensemble.

The Chairman: At the end of the day, they determine policy.

Mr. Duchesneau: Yes.

The Chairman: How is policy for airports determined? Do airport authorities follow your directions or do they decide on their own policies?

Mr. Duchesneau: They have their own responsibilities. As you know, there are many players. I believe that one of the committee's reports mentioned that Toronto, for example, has many law enforcement agencies at Pearson International Airport. Airports have their own security personnel and we need to work together.

Most of the time, our regional managers sit down with airport authorities. An airport operations group has representatives from the airport obviously, but also representatives from the airlines, CATSA, CBSA and the police. The group meets regularly to exchange ideas and new practices.

The Chairman: However, for example, if an airport chose not to search a certain class of person, that class of person would not be searched, is that correct?

Mr. Duchesneau: No: That responsibility is ours — 100 per cent of people boarding a plane in Canada are screened by CATSA.

The Chairman: You know that is not true, Mr. Duchesneau. You know that 100 per cent of people are not screened; pilots are screened in some airports and not others.

Mr. Duchesneau: There is random screening at certain airports — yes, that is a good point.

The Chairman: So 100 per cent are not screened, is that correct?

Mr. Duchesneau: Yes.

The Chairman: At Fixed Base of Operation, where charters take place, how many takeoffs and landings are there at airports in Canada?

Mr. Duchesneau: I need to qualify my answer. I was talking about commercial flights; 99.2 per cent of people boarding a commercial flight in Canada are screened, to be precise.

The Chairman: Do the airports decide whether the crew is searched?

Mark Duncan, Executive Vice-President and Chief Operating Officer, Canadian Air Transport Security Authority: To talk about that, you need a framework for security.

The Chairman: That was my first question — about the framework.

Le président : En bout de ligne, c'est le ministère qui détermine la politique.

M. Duchesneau : Oui.

Le président : De quelle façon la politique pour les aéroports est-elle déterminée? Les administrations aéroportuaires se plient-elles à vos directives ou bien décident-elles de leurs propres politiques?

M. Duchesneau : Elles ont leurs propres responsabilités. Comme vous le savez, les intervenants sont multiples. Je crois que l'un des rapports du comité a mentionné, par exemple, que Toronto compte autant d'organismes d'application de la loi que l'Aéroport international Pearson. Les aéroports ont leur propre personnel de sécurité et il nous faut travailler ensemble.

La plupart du temps, nos gestionnaires régionaux s'assoient avec les administrations aéroportuaires. Tout groupe d'exploitation aéroportuaire compte des représentants de l'aéroport, bien sûr, mais également des compagnies aériennes, de l'ACSTA, de l'ASFC et de la police. Le groupe se réunit régulièrement pour échanger idées et nouvelles pratiques.

Le président : Cependant, si un aéroport choisit, par exemple, de ne pas contrôler une certaine catégorie de personnes, alors cette catégorie ne ferait pas l'objet de contrôles, est-ce bien cela?

M. Duchesneau : Non. Cette responsabilité est la nôtre — 100 p. 100 des personnes qui montent à bord d'un avion au Canada sont contrôlées par l'ACSTA.

Le président : Vous savez que cela n'est pas vrai, monsieur Duchesneau. Vous savez que ce ne sont pas 100 p. 100 des gens qui sont contrôlés; les pilotes sont contrôlés dans certains aéroports, mais pas dans d'autres.

M. Duchesneau : Il se fait à certains aéroports un contrôle au hasard — oui, c'est tout à fait juste.

Le président : Ce ne sont donc pas 100 p. 100 des gens qui sont contrôlés, n'est-ce pas?

M. Duchesneau : Oui.

Le président : Au service commercial, là où se trouvent les avions nolisés, combien de décollages et d'atterrissages enregistrés-t-on dans les aéroports canadiens?

M. Duchesneau : Il me faudrait nuancer ma réponse. Je parlais de vols commerciaux; pour être tout à fait précis, 99,2 p. 100 des personnes qui prennent un vol commercial au Canada sont contrôlées.

Le président : Est-ce que ce sont les aéroports qui décident si les membres d'équipage seront contrôlés?

Mark Duncan, vice-président exécutif et chef des opérations, Administration canadienne de la sûreté du transport aérien : Pour parler de cela, il vous faut un cadre pour la sécurité.

Le président : C'était là ma première question — au sujet du cadre.

Mr. Duncan: The framework involves regulations for airlines and airports, which they must follow, and we operate under several regulations. The airports, primarily, are responsible for all the access control and all the physical aspects.

Our job relates to six primary items that we perform. Our primary ones are screening of all checked-in baggage and all carry-on baggage, as well as screening all the people who go on the aircraft.

The Chairman: Do you have any responsibility for mail?

Mr. Duncan: We have no responsibility for mail.

The Chairman: No one has responsibility for mail.

Mr. Duncan: Transport Canada has responsibility for all the aspects of cargo, including mail.

The Chairman: They choose not to exercise that responsibility: is that correct?

Mr. Duncan: I am not commenting on responsibilities for Transport Canada. There are procedures in shipping, et cetera, of all aspects in Canada, but we are confined to the six elements that are CATSA's responsibilities.

The Chairman: In terms of dealing with the airports, it is different from one airport to another: is that correct? For instance, you have different relationships with Pearson International Airport than you would with Calgary Airport.

Mr. Duncan: I do not understand the question.

The Chairman: The rules might be different in terms of searching pilots at Pearson than they are at Calgary.

Mr. Duncan: Yes: In terms of access control, which again is under the Aerodrome Regulations, it is the responsibility of the aerodrome. The aerodrome may define various aspects and how people access the secure side. The airport determines those aspects, depending on the size and volume of their particular airport.

The Chairman: Mr. Duchesneau, was I getting a description from you of the different features you deal with? If I understand correctly, you deal with 79 airports?

Mr. Duncan: It is eighty-nine.

The Chairman: Each one of those 89 airports is different in its own way, is it not?

Mr. Duchesneau: If we are talking about our six mandates, we work consistently across the country. If we are talking about things outside our mandate, obviously, different airports work differently.

The Chairman: Who you search is one of your mandates: is that not so?

Mr. Duchesneau: Yes, Mr. Chairman.

M. Duncan : Le cadre comporte des règlements que doivent suivre les compagnies aériennes et les aéroports, et nous, nous sommes assujettis à divers règlements. Les aéroports sont surtout responsables de tout le contrôle de l'accès et de tous les aspects physiques.

Notre travail englobe six fonctions clés, dont les principales sont la vérification de tous les bagages enregistrés et de tous les bagages à main, ainsi que le contrôle de toutes les personnes montant à bord d'aéronefs.

Le président : Avez-vous quelque responsabilité en ce qui concerne le courrier?

M. Duncan : Nous n'avons aucune responsabilité en matière de courrier.

Le président : Personne n'est responsable du courrier.

M. Duncan : Transports Canada est responsable de tous les aspects du fret, y compris le courrier.

Le président : Et il choisit de ne pas exercer cette responsabilité, n'est-ce pas?

M. Duncan : Je ne vais pas me prononcer sur les responsabilités de Transports Canada. Il existe des procédures relatives à l'expédition, etc., couvrant tous les aspects au Canada, mais nous, nous sommes limités aux six éléments s'inscrivant dans le mandat de l'ACSTA.

Le président : Pour ce qui est des relations avec les aéroports, elles varient d'un aéroport à l'autre, n'est-ce pas? Par exemple, vous entretenez avec l'Aéroport international Pearson des relations différentes de celles que vous avez avec l'Aéroport de Calgary.

M. Duncan : Je ne comprends pas la question.

Le président : Les règles quant au contrôle des pilotes seront peut-être différentes à Pearson par rapport à Calgary.

M. Duncan : Oui. Pour ce qui est du contrôle de l'accès, ce qui relève, encore une fois, du Règlement sur les aéroports, cela est aujourd'hui la responsabilité de l'aérodrome. L'aérodrome peut définir différents aspects et déterminer les modalités d'accès aux aires réservées. C'est l'aéroport qui détermine ces éléments, en fonction de sa taille et de son volume-passagers.

Le président : Monsieur Duchesneau, me faisiez-vous la description des différents éléments dont vous vous occupez? Si j'ai bien compris, vous traitez avec 79 aéroports?

M. Duncan : Quatre-vingt-neuf.

Le président : Et chacun de ces 89 aéroports est différent à sa manière, n'est-ce pas?

M. Duchesneau : Si nous parlons des six éléments de notre mandat, notre travail est le même partout au pays. Si nous parlons de choses qui sont à l'extérieur de notre mandat, alors il est certain que différents aéroports fonctionnent différemment.

Le président : La question de savoir qui est contrôlé relève de votre mandat, n'est-ce pas?

M. Duchesneau : Oui, monsieur le président.

The Chairman: In some airports you might search every pilot and in others, you might not.

Mr. Duncan: Again, you are talking about the access control to the secure side of the airport, which is the responsibility of the aerodrome operator. There is an equivalent level of service right across the country: obviously, in larger airports, the access control solution is different.

We contribute where we have a non-passenger screening program, which is a random non-passenger screening program for access. We screen people on a random basis for access to the secure area. The responsibility for maintaining that secure area, the physical aspects and the access controls, is and always has been the responsibility of the aerodrome operator.

The Chairman: To be specific, at some airports, random inspections of pilots might be 100 per cent, and at others, it might be a percentage that is far less than that: is that correct?

Mr. Duncan: That is correct.

The Chairman: In other words, at some airports you search pilots and at others you do not.

Mr. Duncan: Again, access to the air side is an aerodrome responsibility. Everyone has a pass. I know you have discussed that with Transport Canada. We have a program for random screening for the access. If an airport chooses to search also for access to their secure side, that is an airport initiative.

Senator St. Germain: In regard to consistency, as far as the airport security is concerned, I realize that you are not responsible for this but can you tell us, Mr. Duncan, where the rules are established? Are the local authorities totally on their own or are guidelines set by Transport Canada for the security of what you refer to? You say you are not responsible for access, et cetera. Who sets the guidelines and who sets the bar in regard to these local authorities, such as at the airports in Vancouver, Dorval, et cetera?

Mr. Duncan: All airports must comply with the Aerodrome Security Measures.

Senator St. Germain: Who sets them?

Mr. Duncan: Transport Canada sets those measures. The regulation governs that. The aerodrome must come up with a security plan to meet those Aerodrome Security Measures.

Senator St. Germain: Who sees that these guidelines are enforced?

Mr. Duncan: That is a Transport Canada responsibility.

Senator St. Germain: Is there a special unit of Transport Canada that does this?

Le président : Dans certains aéroports, vous contrôlerez peut-être chaque pilote, mais pas dans d'autres.

M. Duncan : Encore une fois, vous parlez du contrôle de l'accès aux aires réservées de l'aéroport, ce qui relève de l'exploitant de l'aérodrome. Il y a un niveau de service équivalent à l'échelle du pays : bien sûr, dans certains plus gros aéroports, la solution en ce qui concerne le contrôle de l'accès sera différente.

Nous contribuons là où nous avons un programme de contrôle de non-passagers, soit un programme de contrôle au hasard de non-passagers pour accès. Nous contrôlons les gens de façon aléatoire en vue de leur accès aux aires réservées. La responsabilité en ce qui concerne le maintien de cette zone réservée, soit les aspects physiques et le contrôle de l'accès, revient toujours et est toujours revenue à l'exploitant de l'aérodrome.

Le président : Pour être précis, dans certains aéroports l'on assure un contrôle aléatoire des pilotes de peut-être 100 p. 100, tandis que dans d'autres, le pourcentage pourrait être bien moindre. Est-ce bien cela?

M. Duncan : C'est exact.

Le président : En d'autres termes, dans certains aéroports vous contrôlez les pilotes, et dans d'autres pas.

M. Duncan : Encore une fois, l'accès au côté piste est la responsabilité de l'aérodrome. Chacun a un laissez-passer. Je sais que vous avez discuté de cela avec Transports Canada. Nous avons un programme de contrôle aléatoire pour l'accès. Si un aéroport choisit de contrôler également l'accès à la zone réservée, alors il s'agit là de l'initiative de l'aéroport lui-même.

Le sénateur St. Germain : En ce qui concerne l'uniformité, pour ce qui est de la sécurité aéroportuaire, je sais bien que vous n'êtes pas responsable de cela, mais pourriez-vous nous dire, monsieur Duncan, où les règles sont établies? Les administrations locales sont-elles tout à fait libres de faire comme bon leur semble ou bien Transports Canada établit-il des lignes directrices pour les aspects sécuritaires dont vous avez parlé? Vous dites que vous n'êtes pas responsable de l'accès, etc. Qui établit les lignes directrices et qui fixe la barre pour ce qui est de ces administrations locales, comme celles des aéroports de Vancouver, de Dorval, et cetera.?

M. Duncan : Tous les aéroports doivent-ils se conformer aux Mesures de sûreté aux aérodromes.

Le sénateur St. Germain : Qui les établit?

M. Duncan : C'est Transports Canada qui établit ces mesures. C'est le Règlement qui régit cela. L'aérodrome doit déposer un plan de sûreté qui soit conforme aux Mesures de sûreté aux aérodromes.

Le sénateur St. Germain : Qui veille à l'application de ces lignes directrices?

M. Duncan : Il s'agit là d'une responsabilité qui revient à Transports Canada.

Le sénateur St. Germain : Y a-t-il au sein de Transports Canada une unité spéciale chargée de cela?

Mr. Duncan: I cannot comment on the special unit. However, a security unit within Transport Canada has inspectors who oversee the implementation of those measures.

Senator Moore: I want to make it clear. Senator St. Germain asked about who sets these rules and who implements them. You say Transport Canada sets the guidelines and the airport authorities must implement the plan, consistent with the guidelines. Do the guidelines say that all air crew — pilots and flight attendants — are to be included in this same screening as passengers?

Mr. Duncan: First, Aerodrome Security Measures are regulations, and I would need to go specifically to that. However, for access to the air side, as we indicated before, it is the responsibility of the carrier to implement the guidelines.

Senator Moore: Is it the carrier or the airport operator?

Mr. Duncan: The airport operator sets the guidelines for access to the air side.

Senator Moore: The airport operator is the one that says whether air crew must be screened, not Transport Canada?

Mr. Duncan: That is as long as they meet the security measures. For example, Transport Canada may have a special measure on that, but again, Transport Canada ensures the application of these particular measures.

The Chairman: Perhaps, Mr. Duncan, while we carry on our questioning with Mr. Duchesneau, you would look up the exact material and read it to us. Time and again when the committee has been down this road, we hear from you and your colleagues that these areas are all covered by regulations. Then, when we look into the regulations, we find that the regulations say: They may do what they like on this, or they may do what they like on that. Having an answer that these are covered by regulations at first gave us a warm and fuzzy feeling that everything was fine, but as we look into the regulations a little more, we find anomalies and differences that allow for unevenness across the country. We would like you to highlight those differences for us.

Mr. Duncan: Yes: I have one clarification. It is not our responsibility to set the regulations.

The Chairman: Mr. Duchesneau said in his opening sentence that he is only doing what he is told. What we want to know is how you implement the instructions you get.

M. Duncan : Je ne peux pas me prononcer sur l'unité spéciale. Il y a cependant au sein de Transports Canada une unité de sécurité qui comprend des inspecteurs qui surveillent l'application de ces mesures.

Le sénateur Moore : J'aimerais que les choses soient bien claires. Le sénateur St. Germain vous a demandé qui fixe ces règles et qui les applique. Vous dites que c'est Transports Canada qui établit les lignes directrices et que les administrations aéroportuaires doivent mettre en œuvre leur plan conformément aux lignes directrices. Les lignes directrices disent-elles que tous les membres d'équipage — pilotes et agents de bord — doivent subir le même contrôle que les passagers?

M. Duncan : Premièrement, les Mesures de sûreté aux aéroports sont des règlements, et il me faudrait, pour être plus précis, les consulter. Cependant, en ce qui concerne l'accès au côté piste, comme nous l'avons déjà dit, c'est au transporteur que revient la responsabilité d'appliquer les lignes directrices.

Le sénateur Moore : Le transporteur ou l'exploitant aéroportuaire?

M. Duncan : C'est l'exploitant de l'aéroport qui établit les lignes directrices pour l'accès côté piste.

Le sénateur Moore : C'est l'exploitant de l'aéroport qui détermine si les membres d'équipage doivent être contrôlés, et non pas Transports Canada?

M. Duncan : Tant et aussi longtemps que les mesures de sécurité sont respectées. Par exemple, Transports Canada peut avoir une mesure spéciale portant là-dessus, mais, encore une fois, c'est Transports Canada qui veille à l'application de ces mesures particulières.

Le président : Monsieur Duncan, pendant que nous poursuivons notre interrogatoire de M. Duchesneau, vous pourriez peut-être trouver le texte exact et nous le lire. Fois après fois, lorsque le comité a voulu examiner la chose, vous et vos collègues nous ont répété que ces questions sont toutes couvertes par le règlement. Puis, lorsque nous vérifions dans le règlement, nous voyons qu'il dit : ils peuvent faire ce qu'ils veulent pour ceci ou ils peuvent faire ce qu'ils veulent pour cela. Lorsqu'on nous a répondu que tout cela était couvert par le règlement, nous avons commencé par nous sentir rassurés, à l'idée que tout allait bien, mais au fur et à mesure que nous fouillons un peu plus dans le règlement, nous y relevons des anomalies et des différences telles que la situation n'est pas uniforme à l'échelle du pays. Nous aimerions que vous fassiez ressortir pour nous ces différences.

M. Duncan : Oui : j'ai un éclaircissement. Ce n'est pas notre responsabilité d'établir le règlement.

Le président : M. Duchesneau, dans toute la première phrase qu'il a prononcée, a dit qu'il ne fait que ce qu'on lui dit de faire. Ce que nous voulons savoir c'est comment vous exécutez les instructions que vous recevez.

Mr. Duncan: We have no instructions under Airdrome Security Regulations. We work with them, but we do not carry out their instructions. I will try to find the reference to pilots.

The Chairman: You do the searching, though, do you not?

Mr. Duncan: We search on a random basis, yes.

The Chairman: It is on no basis at all, in some cases. If it is at a Fixed Base Operation, you do not have any personnel there.

Mr. Duncan: We have no personnel at a Fixed Base Operation, no.

The Chairman: That is part of an airport, is it not?

Mr. Duncan: That is correct, but we are searching in terms of the secure area prior to boarding a particular aircraft.

The Chairman: Are the chartered areas or the general aviation area considered insecure?

Mr. Duncan: There is no access from a general aviation area to the boarding ramp or the holding room, for example, which is just prior to passengers boarding a commercial flight.

The Chairman: However, there is access to large airplanes, is there not?

Mr. Duncan: There could be private charter airplanes. However, as indicated under our regulations, we screen passengers on commercial flights departing from airports between the secure areas of those airports.

The Chairman: If we were to call for witnesses to testify as to the screening of people boarding chartered aircraft from general aviation parts of airports, we would have no one sitting before us; is that not correct?

Mr. Duncan: They would not come from CATSA.

The Chairman: They would not come from anyone, would they, Mr. Duchesneau, because no one does it?

Mr. Duchesneau: There are regulations. I am not the expert. That is why I rely on Mr. Duncan, who has worked with Transport Canada for a thousand years.

The Chairman: He is the designated guy today.

Senator St. Germain: He is good. I have known him for a long time.

Senator Banks: Thank you for joining us, gentlemen. It is nice to see you again.

M. Duncan : Nous ne recevons aucune instruction en vertu du Règlement canadien sur la sûreté aérienne. Nous travaillons avec ce règlement, mais nous n'exécutons pas d'instructions en découlant. Je vais tâcher de vous trouver la référence concernant les pilotes.

Le président : C'est tout de même vous qui effectuez les contrôles, n'est-ce pas?

M. Duncan : Oui, nous faisons des contrôles au hasard.

Le président : Dans certains cas, il n'y a pas de contrôle du tout. S'il s'agit d'un service commercial, vous n'y avez aucun personnel.

M. Duncan : Non, nous n'avons aucun personnel aux services commerciaux.

Le président : Qui font pourtant partie des aéroports, n'est-ce pas?

M. Duncan : C'est exact, mais nous assurons le contrôle pour ce qui est de la zone d'accès réservée, avant l'embarquement à bord d'un appareil en particulier.

Le président : Les zones réservées aux vols nolisés ou à l'aviation générale sont-elles considérées comme non sécuritaires?

M. Duncan : Il n'y a aucun accès, à partir d'une zone d'aviation générale, à la rampe d'embarquement ou à la salle de transit, par exemple, où attendent les passagers juste avant de monter à bord d'un appareil commercial.

Le président : Il y a cependant accès à de gros appareils, n'est-ce pas?

M. Duncan : Il pourrait y avoir des avions privés nolisés. Cependant, conformément à notre règlement, nous contrôlons les passagers de vols commerciaux à leur départ des aéroports, entre les zones sécuritaires de ces aéroports.

Le président : Si nous voulions convoquer des témoins pour nous entretenir du contrôle des personnes montant à bord d'appareils nolisés à partir de zones aéroportuaires réservées à l'aviation générale, il n'y aurait personne assis devant nous, n'est-ce pas?

M. Duncan : Il n'y aurait personne de l'ACSTA.

Le président : Il n'y aurait personne, n'est-ce pas, monsieur Duchesneau, car personne ne fait ce travail?

M. Duchesneau : Il y a des règlements. Ce n'est pas moi l'expert. C'est pourquoi je compte sur M. Duncan, qui travaille depuis je ne sais combien de temps avec Transports Canada.

Le président : C'est lui le porte-parole désigné pour la journée.

Le sénateur St. Germain : Il est bon. Je le connais depuis longtemps.

Le sénateur Banks : Merci de vous être joints à nous, messieurs. Je suis heureux de vous revoir.

The reason behind these questions is that we believe that there are inconsistencies across the country in technological areas, in policies and in the application of those policies. If we know those things, then people who are not as well intended as we are also probably know those things: weak link in the chain, and so on.

The week before last, Mr. Duchesneau, by way of example, I purchased a ticket on a scheduled commercial airliner to fly from Edmonton to Lethbridge. That scheduled commercial airliner did not leave from the international terminal. I obtained a boarding pass at a general aviation facility, I walked onto that airplane carrying God knows what, and no one stopped me or talked to me about anything. The same is true of the other 20 people on that plane. It is a commercial flight, a commercial ticket and a scheduled airline. It leaves at this time every day and comes back at this time every day.

That may be only 0.8 per cent, using your number, because you said that 99.2 per cent of people who get on commercial airliners are searched. However, if we know about that 0.8 per cent that is the exception, then so do the bad guys. Does this kind of inconsistency make sense in terms of the application of airport security and the safety of Canadians?

Our view is that inconsistency, to the extent that it exists and is as easily found out as we have found it out, is not consistent with the best interests of the Canadian flying public. Do you agree?

Mr. Duchesneau: Mr. Chairman, you have taught us that the best approach is to give straight answers. We are not here to dodge questions. I know where you want us to go.

Policies, as I mentioned in my opening remarks, are set by government, and regulations are set by our regulator. We operate within the six mandates that were given to us and we try to achieve results that are 100 per cent within the mandates.

As for your question, I am surprised to hear about that situation, because it is in our regulations that 100 per cent of people boarding a commercial flight at one of the 89 airports that we take care of are required to be screened before boarding an aircraft. That is my understanding. The 0.8 per cent who are not screened come from airports other than one of the 89.

Is that the right answer, Mr. Chief Operating Officer?

Senator Moore: They come from where?

Senator Banks: I do not know. I am quoting Mr. Duchesneau's figures. He said that 99.2 per cent of passengers who board a commercial airline are screened. That means that there are

La raison pour laquelle nous vous posons toutes ces questions est que nous croyons qu'il y a à l'échelle du pays un manque d'homogénéité pour ce qui est de la technologie, des politiques et de l'application de ces dernières. Si nous sommes au courant des incohérences qui existent, alors des personnes moins bien intentionnées que nous le sont sans doute aussi : le maillon faible dans la chaîne, et ainsi de suite.

À titre d'exemple, monsieur Duchesneau, il y a deux semaines, j'ai acheté un billet auprès d'un service aérien commercial à horaire fixe pour me rendre d'Edmonton à Lethbridge. Cet avion de ligne commerciale à horaire fixe ne partait pas du terminal international. J'ai obtenu ma carte d'embarquement à un kiosque de l'aviation générale, suis monté à bord de l'appareil en apportant avec moi Dieu sait quoi, et personne ne m'a arrêté ni m'a posé la moindre question. Il en a été de même pour 20 autres passagers à bord de ce même appareil. Il s'agissait d'un vol commercial, j'avais un billet commercial et c'était un service aérien à horaire fixe. L'avion décolle à la même heure chaque jour et revient à la même heure chaque jour.

Ce cas de figure ne correspond peut-être qu'à 0,8 p. 100 des passagers, en utilisant vos chiffres, car vous avez déclaré que 99,2 p. 100 des personnes qui prennent des vols commerciaux sont contrôlées. Cependant, si nous savons qu'environ 0,8 p. 100 des passagers y échappent, alors les méchants le savent aussi. Ce genre de manque d'homogénéité a-t-il sa place dans le contexte de la sûreté aéroportuaire et de la sécurité des Canadiens?

Nous sommes d'avis que ce manque d'uniformité, dans la mesure où il existe et peut facilement être décelé, comme nous l'avons nous-mêmes constaté, est contraire à l'intérêt du public voyageur canadien. Êtes-vous d'accord?

M. Duchesneau : Monsieur le président, vous nous avez appris que la meilleure approche est de fournir des réponses directes. Nous ne sommes pas ici pour nous esquivier. Je sais à quoi vous voulez en venir.

Les politiques, comme je l'ai mentionné dans mes remarques liminaires, sont fixées par le gouvernement, et les règlements sont fixés par l'organe de réglementation dont nous relevons. Nous travaillons à l'intérieur des six mandats qui nous ont été donnés et nous nous efforçons d'obtenir des résultats qui soient conformes à 100 p. 100 à ces mandats.

Pour ce qui est de votre question, je suis étonné d'entendre parler d'une telle situation, car notre règlement stipule que 100 p. 100 des personnes montant à bord d'un avion commercial à l'un des 89 aéroports dont nous sommes responsables doivent être contrôlées avant d'embarquer. C'est là mon interprétation du règlement. Les 0,8 p. 100 des passagers qui ne sont pas contrôlés arrivent d'aéroports autres que les 89.

Est-ce là la bonne réponse, monsieur le chef des opérations?

Le sénateur Moore : D'où viennent-ils?

Le sénateur Banks : Je ne sais pas. Je me reporte ici aux chiffres de M. Duchesneau. Il a déclaré que 99,2 p. 100 des passagers qui montent à bord d'un avion commercial sont contrôlés. Cela veut

0.8 per cent who are not screened, and I was one of them last week. I do not know where they come from. They come from examples such as the one I gave.

The Chairman: Is there a purpose to your question, Senator Banks? Why do you not ask: Who are the 0.8 per cent?

Senator Banks: Who are the 0.8 per cent of the people who are not screened? I know they include me in that particular instance, but who else and where else are they?

Mr. Duncan: That issue is, where do you draw the line. We screen passengers at the 89 airports that are designated. There are many more than 89 airports in Canada. There are many flights in Canada between small airports and major airports. Yes, you can question the size of the particular aircraft, and that is a question for Transport Canada and the government.

For example, if you board an aircraft in Quesnel, British Columbia, we screen your baggage because you may well take a connecting flight to Japan. When you enter one of our 89 airports, then you are screened, and we have an equivalency of screening right across our 89 airports. We may not use the same equipment and we may have a different number of people, but you are screened when you enter the system. You are screened before you go into the specific holding rooms prior to boarding the commercial flight.

The Chairman: We understand that but when you describe the system, people who are watching this meeting on television assume that you are talking about all the aircraft, all planes and all the passengers. They do not realize that at major airports such as Edmonton, Calgary or Toronto, a significant portion of those airports — geographically, probably half the area of the airports — has nothing to do with what you refer to as “the system.” Is that correct, sir?

Mr. Duncan: That is correct. In terms of the definition of our responsibility, on an international basis, we were required to screen all international baggage by January 1 of this year. In Canada, we now screen 100 per cent of domestic and international baggage. We actually exceed requirements.

The Chairman: However, you screen none of it, if it comes into the general aviation part of the airport?

Mr. Duncan: That is correct.

The Chairman: When you say that we in Canada screen all the international baggage, you do not.

Mr. Duchesneau: More than that, Mr. Chairman.

The Chairman: Is it correct?

Mr. Duncan: If it is a general aviation aircraft, that could be correct.

dire qu'il y en a 0,8 p. 100 qui ne le sont pas, et j'en ai été la semaine dernière. Je ne sais pas d'où ils viennent. Ils viennent d'exemples comme celui que j'ai donné.

Le président : Y a-t-il un objet à votre question, sénateur Banks? Pourquoi ne demandez-vous pas : qui sont les 0,8 p. 100?

Le sénateur Banks : Qui sont les 0,8 p. 100 de personnes qui ne sont pas contrôlées? Je sais que j'ai été du nombre dans le cas précis que je vous ai exposé, mais quelles sont les autres personnes et où sont-elles?

M. Duncan : La question est de savoir où tracer la ligne. Nous contrôlons les passagers aux 89 aéroports qui sont désignés. Or, le Canada compte bien plus que 89 aéroports. Il y a au Canada de nombreux vols entre de petits aéroports et de grands aéroports. Oui, vous pouvez vous interroger quant à la taille de l'appareil particulier, et c'est là une question pour Transports Canada et le gouvernement.

Par exemple, si vous prenez un avion à Quesnel, en Colombie-Britannique, nous contrôlerons vos bagages car il se pourrait fort bien que comptiez prendre un vol de correspondance à destination du Japon. Lorsque vous pénétrez dans l'un de nos 89 aéroports, vous êtes alors contrôlé et nous avons une équivalence de contrôle pour la totalité de nos 89 aéroports. Nous n'utilisons peut-être pas le même matériel et notre personnel sera plus ou moins nombreux selon le cas, mais vous êtes contrôlé lorsque vous entrez dans le système. Vous êtes contrôlé avant de pouvoir pénétrer dans l'une des salles d'attente préembarquement pour les vols commerciaux.

Le président : Nous comprenons cela, mais lorsque vous décrivez le système, les gens qui nous suivent à la télévision vont penser que vous parlez de tous les aéronefs, de tous les avions et de tous les passagers. Ils ne se rendent pas compte que dans de grands aéroports comme ceux d'Edmonton, Calgary ou Toronto, une superficie considérable — représentant, géographiquement, peut-être la moitié de la place occupée par l'aéroport — n'a rien à voir avec ce que vous appelez « le système ». Est-ce bien cela, monsieur?

M. Duncan : C'est exact. En ce qui concerne la définition de notre responsabilité, nous sommes tenus, depuis le 1^{er} janvier de cette année, de contrôler tous les bagages internationaux. Au Canada, nous vérifions présentement 100 p. 100 des bagages pour les vols et intérieurs et internationaux. Nous faisons déjà plus que ce qui est exigé.

Le président : Cependant, vous ne contrôlez rien de tout cela dans la partie aviation générale de l'aéroport, n'est-ce pas?

M. Duncan : C'est exact.

Le président : Lorsque vous dites qu'au Canada vous contrôlez tous les bagages internationaux, ce n'est pas le cas.

M. Duchesneau : Plus que cela, monsieur le président.

Le président : Est-ce exact?

M. Duncan : S'il s'agit d'un aéronef d'aviation générale, ce pourrait être le cas.

The Chairman: You could have a charter aircraft with 100 people landing at Pearson coming from any other country and you would not screen any of the baggage?

Mr. Duncan: It could not be a commercial flight. It would need an operating certificate, and to obtain an operating certificate on a scheduled flight, the flight would need to be screened.

The Chairman: That is correct but if they come in on a Boeing 737, they land and they go to a charter base —

Mr. Duncan: You are talking about a private flight, though. Is that correct?

The Chairman: I am talking about an aircraft where passengers pay to fly on that aircraft and you do not screen them. Is that correct, sir?

Mr. Duncan: That would be a private flight. If it was a charter flight on an international basis, there would be an operating certificate. Again, this is something that should be referred to Transport Canada, as opposed to it being our responsibility.

The Chairman: It is not a question of your responsibility. Do you screen them or not: yes or no?

Mr. Duncan: We do not screen private flights.

The Chairman: The private flights could include a Boeing 737 with 150 people on it landing in Toronto. Is that correct?

Mr. Duncan: That is correct but that would not be a charter or a unit toll. Passengers would not be able to purchase a ticket on that particular flight. It would have to be —

The Chairman: Someone with a credit card who could pick it up and take their friends —

Mr. Duncan: It would be a private flight. That is correct.

The Chairman: What per cent of the people who work around the planes in your system do you screen? You say you do it randomly. What percentage of those workers is screened?

Mr. Duncan: We have a non-passenger screening program installed now around the terminal buildings. Again, we are protecting the hold room where you, as a passenger, would pass through before you board a commercial flight. The workers are screened on a random basis in that area.

The Chairman: I understood that and asked you what percentage. You said you screen 100 per cent of the passengers there. What percentage of the workers there do you screen?

Mr. Duncan: We screen about 1,200 workers a day across the system. More than 100,000 people work in Canadian airports.

The Chairman: There are 100,000 and you screen how many?

Le président : Vous pourriez avoir un avion nolisé, avec 100 passagers à son bord, qui arrive à Pearson d'un pays étranger, et vous ne contrôleriez aucun des bagages, n'est-ce pas?

M. Duncan : Ce ne pourrait pas être un vol commercial. Il faudrait un certificat d'exploitation, et pour obtenir un certificat d'exploitation pour un vol régulier, il faudrait que le vol soit assujéti au contrôle.

Le président : C'est vrai, mais si une personne arrive à bord d'un Boeing 737, débarque, puis se rend au service de l'affrètement...

M. Duncan : Vous parlez d'un vol privé, cependant, n'est-ce pas?

Le président : Je parle d'un avion à bord duquel il y a des passagers payants qui ne seront pas contrôlés par vous. Ce cas de figure existe, n'est-ce pas, monsieur?

M. Duncan : Il s'agirait d'un vol privé. Si c'était un vol nolisé international, il y aurait un certificat d'exploitation. Encore une fois, il s'agit là d'une situation dont il faudrait parler avec Transports Canada, car cela ne relève pas de notre responsabilité.

Le président : Ce n'est pas une question de responsabilité. Contrôlez-vous ces voyageurs, oui ou non?

M. Duncan : Nous ne contrôlons pas les vols privés.

Le président : Et pourrait être considéré comme un vol privé un Boeing 737, avec 150 personnes à bord, qui atterrit à Toronto, n'est-ce pas?

M. Duncan : C'est exact, mais il ne s'agirait pas d'un vol nolisé ni d'un vol de transporteur aérien à taux unitaire. Des passagers ne pourraient pas acheter des billets pour un tel vol. Il faudrait que ce soit...

Le président : Une personne ayant une carte de crédit pouvant couvrir le tout pour emmener ses amis...

M. Duncan : Ce serait un vol privé. C'est exact.

Le président : Quel pourcentage des personnes qui travaillent autour des avions dans votre système contrôlez-vous? Vous dites que vous faites des contrôles au hasard. Quel pourcentage de ces travailleurs sont contrôlés?

M. Duncan : Nous avons en place à l'heure actuelle dans toutes les aéroports un programme de contrôle des non-passagers. Encore une fois, nous protégeons la salle d'attente par laquelle passent les passagers avant d'embarquer pour un vol commercial. Les travailleurs dans cette zone font l'objet d'un contrôle au hasard.

Le président : J'ai bien compris cela et je vous ai demandé quel était le pourcentage. Vous avez dit que vous contrôlez là 100 p. 100 des passagers. Quel pourcentage des personnes travaillant là contrôlez-vous?

M. Duncan : Nous contrôlons chaque jour à l'intérieur du système quelque 1 200 travailleurs. Plus de 100 000 personnes travaillent dans les aéroports du Canada.

Le président : Ils sont au nombre de 100 000 et vous en contrôlez combien?

Mr. Duncan: In 100 days, we screen 100 per cent.

The Chairman: How many do you screen every shift, please?

Mr. Duncan: Every day, we screen 1,200 people.

The Chairman: You screen 1,200 out of 100,000 every day?

Mr. Duncan: That is correct.

The Chairman: That works out to 1.2 per cent.

Mr. Duncan: Or in 100 days, in theory, everyone is screened.

The Chairman: Okay.

Mr. Duchesneau: Mr. Chairman, not all 105,000, to be precise, work on a daily basis. These are people who hold a pass. How many workers are there on a daily basis across the system? I do not think we can tell you that; we do not have the exact numbers. With the restricted area identification card system, RAICS, that we are implementing, there will be 105,000 employees with such a card.

Senator Banks: Staying on that question, for a moment, I am interested in the process of "random." If 10 on-site workers are waiting to go through this access point to the air side, to the tarmac, to work on airplanes, to deliver food, to clean and fuel airplanes, or whatever, are all 10 workers searched every few days or are three of those 10 workers searched every day? In other words, how do you select what "random" means?

Kevin McGarr, Vice-President and Chief Technology Officer, Canadian Air Transport Security Authority: "Random" is random both in location and in time for the staffing of the screening point. The screening operations are conducted on what is referred to as a continuously busy process. As screening officers screen a non-passenger, once they are completed they will normally select the next non-passenger for screening. If a group of 10 were to arrive, it would depend on how long it would take to screen the first person before screening officers selected the next.

Senator Banks: The second, third and fourth person might gain access while the first one is screened?

Mr. McGarr: That is exact.

Senator Banks: It is a combination of all of the above. If we are to bother screening anyone, be it on-site workers or non-passengers, it is obvious that it is in the interests of security to screen everyone all the time. That would be the optimum. You said, Mr. Duchesneau, that you screen workers to the extent that

M. Duncan : En l'espace de 100 jours, nous en contrôlons 100 p. 100.

Le président : Combien d'entre eux contrôlez-vous dans chaque quart, s'il vous plaît?

M. Duncan : Nous contrôlons chaque jour 1 200 personnes.

Le président : Vous contrôlez chaque jour 1 200 des 100 000 employés?

M. Duncan : C'est exact.

Le président : Ce qui donne 1,2 p. 100.

M. Duncan : Mais, en théorie, tout le monde est contrôlé aux 100 jours.

Le président : Très bien.

M. Duchesneau : Monsieur le président, pour être précis, ce ne sont pas tous les 105 000 membres du personnel qui travaillent chaque jour. C'est là le nombre de personnes qui détiennent un laissez-passer. Combien d'entre elles se trouvent à l'intérieur du système dans une journée donnée? Je ne pense pas que l'on puisse vous le dire; nous ne connaissons pas les chiffres exacts. Avec le système que nous sommes en train de mettre en place, 105 000 employés seront munis de la Carte d'identité pour zones réglementées, ou CIZR.

Le sénateur Banks : Pour poursuivre encore cette même discussion, je serais intéressé d'en savoir plus sur ce processus de contrôle « au hasard ». Si dix travailleurs sur place attendent de franchir ce point d'accès au côté piste, au tarmac, pour travailler sur les aéronefs, pour livrer de la nourriture, pour nettoyer ou avitailler en carburant les avions, ou autre, ces dix personnes sont-elles contrôlées tous les quelques jours ou bien trois de ces dix sont-elles contrôlées chaque jour? En d'autres termes, qu'entendez-vous exactement par contrôle « au hasard »?

Kevin McGarr, vice-président et chef de la technologie, Administration canadienne de la sûreté du transport aérien : Un contrôle « au hasard » est un contrôle qui est au hasard tant pour ce qui est du lieu que pour ce qui est du moment, en ce qui concerne les employés qui travaillent aux postes de contrôle. Les opérations de contrôle sont menées conformément à ce que l'on appelle un processus occupé en continu. Au fur et à mesure que les agents de contrôle font leur travail, une fois qu'ils ont terminé le contrôle d'un non-passager, ils choisiront normalement le non-passager suivant pour contrôle. Si un groupe de dix se présentait, tout dépendrait du temps requis pour contrôler la première personne, avant que les agents du contrôle ne puissent passer à la suivante.

Le sénateur Banks : Les deuxième, troisième et quatrième personnes pourraient ainsi accéder à l'autre zone pendant que la première se fait contrôler, n'est-ce pas?

M. McGarr : C'est exact.

Le sénateur Banks : C'est donc une combinaison de tout ce qui précède. Si nous allons nous donner la peine de contrôler qui que ce soit, qu'il s'agisse de travailleurs sur place ou de non-passagers, il est clair qu'il est dans l'intérêt de la sécurité de contrôler tout le monde tout le temps. Ce serait là la solution optimale. Vous avez

it is cost efficient. Where is that balance? Where does it become too costly to ensure our safety by screening on-site workers? Who makes that determination, Transport Canada?

Mr. Duchesneau: Once again, we receive our budget through appropriation. We must present that budget to Transport Canada and then to the minister.

Senator Banks: The 1,200 number is a function of budget as much as anything?

Mr. Duchesneau: It is one criterion that we must look at for sure.

Senator Banks: We have looked at the identity card that is given, which has biometric information and a picture as well. That card is an improvement, but it does not do all the things that present extant technology would permit such a card to do, for example, by way of determining what part of an airport a given card holder is in, whether they belong to that airport and whether different levels of access are granted. Everyone is familiar with the rock and roll test: access all areas or not. Why was that available technology, which exists and is in use elsewhere, not incorporated into the present card system being rolled out to on-site workers?

Mr. McGarr: The card has been developed and is being implemented currently. It is compatible with those technologies. We have conducted tests with airport authorities to ensure that the card can be used as an enhancement to technology such as those that are available if the airport authority chooses to use that type of technology. However, that test relates to access control within the airport perimeter. As my colleague, Mr. Duncan stated, that access control is absolute jurisdiction of the airport authority.

Senator Banks: Does that make sense? Again, we are talking about inconsistency. Why should an airport, however well intended they are, be able to say, "We know that would be a good idea, as you have determined, in the interests of the safety of Canadians, but we will not be able to do that." Does that make sense?

Mr. McGarr: I do not think I can comment on the reasoning behind choice of technologies to secure the perimeter.

Senator Banks: I am not talking about the airport's choice; I am talking about the regime which allows the airport to make that choice.

Mr. McGarr: Again, senator, our work was restricted to the development and implementation of the program, with two primary objectives. The first was to include biometric technologies within the card, to ensure that the person presenting the card is the same person enrolled in the access control program. We thereby confirm the identity of the individual.

dit, monsieur Duchesneau, que vous contrôlez les travailleurs dans la mesure où cela est rentable. Où se situe le point d'équilibre? Quand cela devient-il trop coûteux d'assurer notre sécurité en contrôlant les employés sur place? Qui en décide? Transports Canada?

M. Duchesneau : Encore une fois, nous recevons notre budget par voie d'attribution de crédits. Nous devons soumettre ce budget à Transports Canada, puis au ministre.

Le sénateur Banks : Ce nombre de 1 200 est-il autant fonction du budget que de n'importe quoi d'autre?

M. Duchesneau : Il s'agit certainement là d'un critère dont il nous faut tenir compte.

Le sénateur Banks : Nous avons vu la carte d'identité qui est remise aux gens, et qui comporte des données biométriques ainsi qu'une photo. Cette carte est une amélioration, mais elle ne fait pas toutes les choses que permettrait la technologie existante, par exemple déterminer dans quelle partie d'un aéroport se trouve le détenteur de la carte, s'il relève de cet aéroport-là et quels niveaux d'accès lui sont autorisés. Tout le monde connaît le test rock and roll : accès à toutes les zones ou pas. Pourquoi la technologie disponible, qui existe, et qui est utilisée ailleurs, n'a-t-elle pas été intégrée à l'actuel système de carte qu'on est en train d'instaurer pour le personnel sur place?

M. McGarr : La carte a été élaborée et est en train d'être instaurée. Elle est compatible avec ces technologies. Nous avons fait des essais avec des administrations aéroportuaires pour veiller à ce que cette carte puisse être utilisée en complément de la technologie qui est disponible, si l'administration aéroportuaire choisit d'utiliser ce genre de technologies. Cependant, ces essais ont visé le contrôle de l'accès à l'intérieur du périmètre aéroportuaire. Comme l'a dit mon collègue, M. Duncan, ce contrôle de l'accès relève de la stricte compétence de l'administration aéroportuaire.

Le sénateur Banks : Cela est-il logique? Encore une fois, nous parlons de manque d'homogénéité. Pourquoi une administration aéroportuaire, aussi bien intentionnée soit-elle, devrait-elle pouvoir dire « Nous savons que ce serait une bonne idée, que ce serait, comme vous l'avez déterminé, dans l'intérêt de la sécurité des Canadiens, mais nous ne serons pas en mesure de faire cela »? Cela est-il logique?

M. McGarr : Je ne pense pas pouvoir me prononcer sur les raisons sous-tendant le choix des technologies devant assurer la sécurité du périmètre.

Le sénateur Banks : Je ne parle pas du choix de l'aéroport; je parle du régime qui permet à l'aéroport de faire ce choix.

M. McGarr : Encore une fois, sénateur, notre travail a été limité à l'élaboration et à la mise en œuvre du programme, avec deux principaux objectifs. Le premier était d'inclure dans la carte les technologies biométriques, de façon à s'assurer que la personne qui présente la carte est celle-là même qui s'est inscrite au programme de contrôle de l'accès. C'est ainsi que nous pouvons confirmer l'identité de la personne.

The second objective of the program was to ensure that at the moment of presentation the card is linked to a valid security clearance that is issued by Transport Canada. We do that by synchronizing with a centralized database to ensure that at the moment of presentation, the card is in fact valid and linked to a security clearance issued by Transport Canada.

Senator Banks: Is it correct that the extent to which the card and cardholder is checked is up to the individual airport, and may differ from airport A to airport B?

Mr. McGarr: That is not exactly correct, senator, because we have defined the equipment to be used when the card is used to gain access to the restricted area. The equipment is standard across the country.

Senator Banks: The equipment may be standard, but is the frequency and consistency with which it is used the same in all 89 major airports in Canada?

Mr. McGarr: The restricted area identification card is deployed currently at the 29 major airports. It is consistent across those 29 airports that every time a person accesses the restricted area the card is verified.

Senator Banks: That is every time?

Mr. McGarr: It is verified by same equipment.

The Chairman: The nub of the problem here, Mr. Duchesneau, is what I describe as an almost diabolical design. You are here and you are responsible with your colleagues for implementing a limited aspect of the program. You take direction from Transport Canada, which provides you with legislation that governs them and regulations that govern you. Here are two groups of airports — 29 in one case and 89 in the broader case — that in turn have a fair amount of autonomy. We look at the picture from the point of view of the passenger and ask, "Who is in charge here?" The answer always comes back: "Well, he is." That does not make much sense, frankly.

Senator Moore has a question. I am his pitchman.

Senator Moore: The chairman almost took the question from me.

Having heard your responses to the questions of Senator Banks, and in view of what our chairman has just described, in a perfect world what would you like to see? We have Transport Canada setting policies, and the airport authorities running each airport. The airport authorities can fit under these guidelines that Mr. Duncan spoke about as they see fit. The airport authorities must be consistent, but they seem to have a fair bit of autonomy.

CATSA designs the card. It is owned by the airport authority. It is an important document, yet there may not be standardization across even the 29 major airports as to ownership, control and issuance. In a perfect world, what would you like to see that

Le deuxième objectif du programme était de veiller à ce que, dès l'instant de la présentation de la carte, il y ait un lien à une autorisation de sécurité valide délivrée par Transports Canada. Nous faisons cela grâce à une synchronisation avec une base de données centralisée, de façon à être bien certains qu'au moment de sa présentation la carte est en fait valide et correspond à une autorisation de sécurité délivrée par Transports Canada.

Le sénateur Banks : Est-il vrai que le degré de vérification de la carte et du titulaire de la carte relève de chaque aéroport, et que cela pourrait donc varier de l'aéroport A à l'aéroport B?

M. McGarr : Cela n'est pas tout à fait correct, sénateur, car nous avons déterminé le matériel à employer lorsque la carte est utilisée pour accéder à la zone réglementée. Le matériel est le même partout au pays.

Le sénateur Banks : Le matériel est peut-être standard, mais la fréquence et le mode d'utilisation sont-ils les mêmes dans l'ensemble des 89 grands aéroports du Canada?

M. McGarr : La carte d'identité pour zones réglementées est en ce moment déployée dans les 29 grands aéroports. Dans ces 29 aéroports, chaque fois qu'une personne accède à la zone réglementée, la carte est vérifiée de la même façon.

Le sénateur Banks : Chaque fois?

M. McGarr : Elle est vérifiée par le même matériel.

Le président : Le nœud du problème, ici, monsieur Duchesneau, est ce que je décrirais comme étant une conception presque diabolique. Vous êtes ici et vous êtes, avec vos collègues, responsables de la mise en œuvre d'un aspect limité du programme. Vous recevez des directives de Transports Canada, qui vous donne la loi le régissant et le règlement vous régissant vous. Il y a ici deux groupes d'aéroports — 29 dans un cas et 89 au total — qui ont à leur tour une certaine marge d'autonomie. Nous regardons la situation du point de vue du passager et nous demandons « Qui est responsable ici? » La réponse qui nous revient toujours est : « Eh bien, c'est lui ». Bien franchement, cela n'est pas très logique.

Le sénateur Moore a une question. Je suis son bonimenteur.

Le sénateur Moore : Le président a failli poser ma question pour moi.

Ayant entendu vos réponses aux questions du sénateur Banks, et compte tenu de ce que vient de décrire à l'instant le président, dans un monde parfait, qu'aimeriez-vous voir? Nous avons Transports Canada qui fixe les politiques et les administrations aéroportuaires qui gèrent les différents aéroports. Les administrations aéroportuaires peuvent s'intégrer comme elles l'entendent sous les lignes directrices dont M. Duncan a parlé. Les administrations aéroportuaires doivent toutes s'y plier, mais il semble qu'elles jouissent d'une certaine autonomie.

L'ACSTA a conçu la carte. Elle appartient à l'administration aéroportuaire. Il s'agit d'un document important; or, il n'y a peut-être même pas normalisation sur les plans propriété, contrôle et délivrance parmi ne serait-ce que les 29 grands aéroports du pays.

would meet some of what you have described as your agile goals to give more comfort to the travelling public in Canada?

Mr. Duchesneau: You have good questions. I hope I can provide good answers.

Mr. Chairman, further to your comments, I have come to realize that we are a victim of our name. You are right: The public thinks that the Canadian Air Transport Security Authority is in charge of everything. That is not the case. We are limited to six mandates and we try to do one good job managing these six mandates. I believe we have improved the quality of security since we were created.

However, we are in partnership with others. I remember talking with this committee a couple of years ago. I took one of your ideas, Mr. Chairman, with regard to using radio frequency identification, RFID, on our card. We listened and convinced one airport — Montreal — to run a test. The airport did it. It is not our responsibility, but I conveyed your message. I do not have the results of these tests, but we have seen them. It worked. However, it is not our responsibility. We try to help. We give the airports the card and we see what the end result will be. We listen to the comments. I know you have concerns about that.

Senator Moore: This would be part of the perfect world.

Mr. Duchesneau: Yes, it would.

Senator Moore: What is the one thing that you could have under authority now that might give you more comfort? Is it the card? There must be one or two things that would make your unit more accurately a Canadian authority, which is what the public, as you have said, thinks you are.

Mr. Duchesneau: You must have heard about the incidents in Montreal.

Senator Moore: Please go back to my question.

Mr. Duchesneau: We received blows on that because of our name. We answered, and I told you in my opening remarks that we need to inform the public.

Senator Moore: It is not good for you to tell the public you are not in charge.

Mr. Duchesneau: It is not good.

Senator Moore: You talk about education. You somehow need more authority. We are here to hear from you. This committee makes recommendations to both Houses of Parliament.

Mr. Duchesneau: Mr. Chairman, we have written 21 position papers on how we see the perfect world in aviation security. These papers can be made available to you. They were written to help

Dans un monde parfait, qu'aimeriez-vous voir instauré, qui serait conforme à au moins certains de vos objectifs dans le cadre de votre modèle AGILE, et qui rassurerait davantage le public voyageur au Canada?

M. Duchesneau : Ce sont de bonnes questions. J'espère pouvoir vous fournir de bonnes réponses.

Monsieur le président, en réponse à vos commentaires, j'en suis arrivé à la conclusion que nous sommes victimes de notre nom. Vous avez raison. Le public croit que l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien est responsable de tout. Tel n'est pas le cas. Nous sommes limités aux six mandats et nous essayons de faire un bon travail de gestion de ces six mandats. Je pense que nous avons amélioré la qualité de la sécurité depuis notre création.

Cependant, nous travaillons en partenariat avec d'autres. Je me souviens d'avoir discuté avec le comité il y a quelques années. J'ai adopté l'une de vos idées, monsieur le président, relativement à l'utilisation de l'identification par radio fréquence, ou IDOR, pour nos cartes. Nous vous avons écouté et avons convaincu un aéroport — celui de Montréal — de faire un essai. L'aéroport l'a fait. Cela ne relevait pas de notre responsabilité, mais j'ai transmis votre message. Je n'ai pas les résultats de ces essais, mais nous les avons vus. Cependant, cela ne relève pas de notre responsabilité. Nous essayons d'aider. Nous livrons la carte aux aéroports et attendons de voir quels résultats cela donnera. Nous écoutons les commentaires. Je sais que vous avez des inquiétudes à ce sujet.

Le sénateur Moore : Cela ferait partie du monde parfait.

M. Duchesneau : En effet.

Le sénateur Moore : Quelle est la chose qui pourrait relever aujourd'hui de vous et qui vous rassurerait? Serait-ce la carte? Il doit y avoir une ou deux choses qui feraient que votre unité serait davantage une véritable administration canadienne de la sûreté du transport aérien, ce que, comme je vous l'ai dit, le public pense que vous êtes.

M. Duchesneau : Vous devez avoir entendu parler des incidents à Montréal.

Le sénateur Moore : Revenez, je vous prie, à ma question.

M. Duchesneau : Nous encaissons des coups là-dessus, du fait de notre nom. Nous avons répondu, et je vous ai dit dans mes remarques liminaires qu'il nous faut informer le public.

Le sénateur Moore : Il n'est pas bon pour vous de dire au public que vous n'êtes pas au poste de commande.

M. Duchesneau : Ce n'est pas bon.

Le sénateur Moore : Vous parlez d'éducation. Il vous faut d'une façon ou d'une autre davantage de pouvoir. Nous sommes ici pour vous écouter. Le comité ici réuni fait des recommandations aux deux Chambres du Parlement.

M. Duchesneau : Monsieur le président, nous avons rédigé 21 énoncés de position sur notre façon d'envisager un monde parfait sur le plan de la sécurité aérienne. Ces énoncés peuvent

the five-year review panel. When CATSA was created, it was stipulated that the minister table a report by March 31 of next year.

The Chairman: Give a brief summary for Senator Moore.

Mr. Duchesneau: The Canadian Air Transport Security Authority Act states that the minister must come up with a plan in five years as to how we see CATSA in the future. Will there be a CATSA? If so, what kind of CATSA will it be? What has CATSA done over the last five years? What things could be improved?

To prepare the testimony we gave to the five-year review panel, we prepared 21 position papers, looking at all our business lines to see how we could improve what was done. Obviously, Mr. Chairman, these documents can be made available to you. Things need to be changed, but we do not have an antagonistic relationship with Transport Canada. As accountable executives, we need to come up with ideas that enhance the system that is already there. We work with them on a regular basis.

Senator Moore: I am a new member of this committee. Can you briefly summarize the main points in your recommendations? Maybe that is part of the answer to my perfect world question.

Mr. Duchesneau: Mr. Chairman, we need more layers. We know one thing. We have learned, as you did, that terrorists are not static. They evolve all the time. If we screen in 2006 the same way we did in 2002, we would be wrong. We have improved the system. One improvement is adding layers to evolve with the nature of the threat.

Senator Moore: By "layers," do you mean more checkpoints?

Mr. Duchesneau: I mean more checkpoints, maybe new equipment and doing things differently.

We reacted to the incidents on August 10, for instance, because the threat then was liquids and gels. We quickly reacted with Transport Canada. Transport Canada was the lead, and we ensured that the ideas and the regulations that were put forward were well executed. We received a phone call at three in the morning. By 3:30, our operations centre was open, and before the first flight took off from a Canadian airport the same day, we had new regulations in place. That is what we think partnership is all about. They work hard in putting this new regulation in place, and we work as hard to ensure that we can implement it.

That is one example. I can give you many others. Our view is that from the time a person makes a reservation to go anywhere, until the person arrives at the destination, we need to add value to

être mis à votre disposition. Ils ont été rédigés dans le but d'aider un comité d'examen quinquennal. Lors de la création de l'ACSTA, il a été stipulé que le ministre devait déposer un rapport d'ici le 31 mars prochain.

Le président : Faites-en un bref résumé pour le sénateur Moore.

M. Duchesneau : La Loi sur l'administration canadienne de la sûreté du transport aérien stipule que le ministre doit, au bout de cinq ans, déposer un plan quant à la façon dont on envisage l'ACSTA à l'avenir. Y aura-t-il une ACSTA? Dans l'affirmative, quelle forme prendra-t-elle? Qu'a fait l'ACSTA au cours des cinq dernières années? Quelles améliorations pourraient être apportées?

En vue de préparer notre témoignage devant le comité d'examen quinquennal, nous avons préparé 21 énoncés de position portant sur la totalité de nos secteurs d'activité, dans le but de déterminer quelles améliorations nous pourrions apporter. Ces documents pourront bien sûr vous être fournis, monsieur le président. Des choses doivent changer, mais nous n'avons pas une relation antagoniste avec Transports Canada. En tant que cadres redevables, il nous faut trouver des idées en vue d'améliorer le système déjà en place. Nous travaillons régulièrement avec les gens de Transports Canada.

Le sénateur Moore : Je suis nouveau au comité. Pourriez-vous résumer brièvement les principaux éléments de vos recommandations? Cela répondra peut-être en partie à ma question au sujet du monde parfait.

M. Duchesneau : Monsieur le président, il nous faut davantage de couches. Nous savons une chose. Nous avons appris, tout comme vous, que les terroristes ne sont pas statiques. Ils évoluent en permanence. Si nous assurons le contrôle en 2006 comme nous le faisons en 2002, ce serait une erreur. Nous avons amélioré le système. Une amélioration a été d'ajouter des couches, de façon à pouvoir évoluer en fonction de la nature de la menace.

Le sénateur Moore : Par « couches », entendez-vous par-là l'ajout de postes de contrôle?

M. Duchesneau : Je veux dire davantage de postes de contrôle, mais peut-être également du nouveau matériel et de nouvelles façons de faire.

Nous avons réagi aux incidents du 10 août, par exemple, parce que la menace à l'époque était les liquides et les gels. Nous avons réagi très rapidement avec Transports Canada. C'est Transports Canada qui a été le chef de file, et nous avons veillé à ce que les idées et règlements énoncés soient bien exécutés. Nous avons reçu un appel téléphonique à trois heures du matin. Dès 3 h 30, notre centre d'opérations était ouvert, et avant que le premier vol ne décolle d'un aéroport canadien ce jour-là, nous avions en place de nouvelles règles. C'est cela, pour nous, le partenariat. Ils ont travaillé très fort pour mettre en place le nouveau règlement, et nous avons fait notre maximum pour veiller à sa mise en œuvre.

Voilà juste un exemple. Je pourrais vous en fournir bien d'autres. Selon nous, dès le moment où une personne fait une réservation pour se rendre où que ce soit, jusqu'à ce que cette

the security of this country. When a person leaves a Canadian airport, we want to ensure the person goes to the destination freely, so we think about customer service, for instance.

That is why partners such as airlines and airports are so important. We work together. We are trying not to implement measures that will annoy passengers because we think passengers are our best allies. We have dozens of examples of passengers not feeling safe boarding a plane because someone reacted in a funny way. The passengers came to us. I am a firm believer in community policing. We discussed this before. It is not only an agency such as CATSA that can implement better security; we also need to work together. That is why we welcome coming here to this committee.

Senator Moore: Again, the passengers came to you. They came to CATSA.

Mr. Duchesneau: Yes.

Senator Moore: Therefore, you are our people. Whether or not you have the authority, the travelling public sees you as being the regulatory agency in the airport, the go-to team there.

Would it not be better if you had the control and the issuance of the card, in a perfect world? It makes sense to me. I do not know anything about security. I am a novice at this. It looks to me as if that would be an easy thing, and it would make sense.

Mr. Duchesneau: I will start the answer, and my colleagues will complete it.

Senator Moore: I am not here to ask questions that will put you in an adversarial situation with Transport Canada or the airport operators. I am trying to find out what is the most efficient, most secure manner of doing these things.

Mr. Duchesneau: I am not threatened by the questions this morning. On the contrary, we elevate the standards. We are all seeking the same thing, which is better security.

I have been asked that question many times. It is not a question of structure but of people working together. I come from police work, as the chair mentioned. There was a time when if you had information, you would hold on to it. You made sure you kept it, but these times are past. Today, from what I see, and from what we saw on August 10, which is the best example I can give you, we work together, not only with our regulator but also with the airports, airlines and the police services. We received plenty of information. That is the new way of doing business.

personne arrive à destination, il nous faut ajouter de la valeur à la sécurité dans ce pays. Lorsqu'une personne quitte un aéroport canadien, nous tenons à ce que cette personne parvienne librement à sa destination, et c'est ainsi que nous réfléchissons, par exemple, au service à la clientèle.

C'est pourquoi des partenaires comme les lignes aériennes et les aéroports sont si importants. Nous travaillons main dans la main. Nous nous efforçons de ne pas instaurer de mesures qui importuneront les passagers, car nous estimons qu'ils sont nos meilleurs alliés. Nous avons des douzaines d'exemples de passagers qui ne se sentaient pas bien à l'idée de monter à bord d'un avion du fait du comportement étrange d'autrui. C'étaient les passagers qui venaient nous voir. Je suis un fervent partisan de la surveillance communautaire. Nous avons déjà discuté de cela. Il n'y a pas qu'une agence comme l'ACSTA qui peut améliorer la sécurité; nous devons tous travailler ensemble. C'est pourquoi nous sommes heureux de comparaître ici devant le comité.

Le sénateur Moore : Encore une fois, les passagers sont allés vous voir. Ils se sont adressés à l'ACSTA.

M. Duchesneau : Oui.

Le sénateur Moore : Vous êtes donc nos gens. Que vous jouissiez ou non du pouvoir, le public voyageur vous perçoit comme étant l'organe de réglementation à l'aéroport, l'équipe d'intervention à laquelle faire appel.

Ne serait-il pas préférable, dans un monde parfait, que ce soit vous qui contrôliez et délivriez la carte? Cela me paraît très logique. Je ne connais rien de la sécurité. Je suis néophyte dans tout cela. Il me semble que ce serait là chose facile, et ce serait logique.

M. Duchesneau : Je vais donner un début de réponse, et mes collègues compléteront.

Le sénateur Moore : Je ne suis pas ici pour vous poser des questions qui vous placeront dans une situation contradictoire par rapport à Transports Canada ou aux exploitants d'aéroports. J'essaie simplement de déterminer quelle serait la façon la plus efficace et la plus sûre de faire ces choses.

M. Duchesneau : Je ne me sens pas menacé par les questions ce matin. Bien au contraire, nous haussons les normes. Nous visons tous la même chose, soit une meilleure sécurité.

Cela fait bien des fois qu'on me pose la question. Ce n'est pas une question de structure, mais de gens travaillant ensemble. J'ai des antécédents dans la police, comme l'a mentionné le président. Il fut un temps où, si vous possédiez des renseignements, vous les gardiez. Vous vous assuriez de les conserver, mais ces temps-là sont révolus. Aujourd'hui, d'après ce que je vois, et d'après ce que nous avons vu le 10 août, qui est le meilleur exemple que je puisse vous donner, nous travaillons ensemble, non seulement avec l'organe de réglementation dont nous relevons, mais également avec les aéroports, les compagnies aériennes et les services de police. Nous recevons quantité de renseignements. C'est la nouvelle façon de faire affaire.

Senator Moore: In a perfect world, then, is everything great? I have not heard about any changes or suggestions. It sounds to me as if the status quo is fine.

Mr. Duchesneau: I gave you some areas where we can improve.

The Chairman: Is it a good idea to inspect all trucks coming into the airport, yes or no?

Mr. Duchesneau: Yes, we are looking at that issue with Transport Canada.

The Chairman: Right now they are not, and it would be a good idea if they were. That is one perfect world.

In a perfect world, is it a good idea to check mail before it goes onto a commercial aircraft?

Mr. Duchesneau: Mr. Chairman, once again, it is a question of policy. I obviously have opinions.

The Chairman: It is perfect-world time.

Mr. Duchesneau: Security is a question of tradeoffs.

The Chairman: If you check the baggage, Mr. Duchesneau, does it not make sense, if the next sack is mail, to check it too?

Mr. Duchesneau: How can I answer no to that?

The Chairman: Then just say yes.

Mr. Duchesneau: Yes.

The Chairman: In a perfect world, when the police tell you organized criminals are in an airport, does it not make sense that every person who is working on the tarmac is inspected every day, not 1,200?

Mr. Duchesneau: Mr. Chairman, I do not want to go into policy, and I am not trying to dodge the question. That would be the worst thing for me to do this morning. However, I can assure you of one thing: we have raised the bar over the last four years.

The Chairman: I do not doubt that, Mr. Duchesneau. I think that is true.

Senator Moore: We want to help you take it higher.

The Chairman: Would it not be good to go from inspecting 1200 workers, where you shift from entrance to entrance, to inspection at every entrance so you can inspect every passenger and every worker? Is that a good idea or not in a perfect world?

Mr. Duchesneau: It is a good idea.

The Chairman: In a perfect world, would it be a good idea if airports were consistent in how they applied the policies across the country?

Le sénateur Moore : Dans un monde parfait, donc, est-ce que tout est merveilleux? Je n'ai pas entendu parler de changements, ni de suggestions. Mon impression est que le statu quo est très bien.

M. Duchesneau : Je vous ai fait état de certains éléments pour lesquels nous pourrions améliorer les choses.

Le président : Est-ce une bonne idée d'inspecter tous les camions qui arrivent à l'aéroport, oui ou non?

M. Duchesneau : Oui, nous sommes en train d'examiner cela avec Transports Canada.

Le président : À l'heure actuelle, ce n'est pas le cas, mais ce serait une bonne idée. Ce serait là un monde parfait.

Dans un monde parfait, est-ce une bonne idée de vérifier le courrier avant qu'il ne soit placé à bord d'aéronef commercial?

M. Duchesneau : Encore une fois, monsieur le président, c'est une question de politique. J'ai, bien sûr, des opinions.

Le président : Nous parlons ici de monde parfait.

M. Duchesneau : La sécurité est une question de compromis.

Le président : Si vous vérifiez les bagages, monsieur Duchesneau, ne serait-il pas logique, si le sac suivant est un sac de courrier, que vous le vérifiiez également?

M. Duchesneau : Comment pourrais-je répondre par non à cette question?

Le président : Alors dites simplement oui.

M. Duchesneau : Oui.

Le président : Dans un monde parfait, lorsque la police vous dit que des membres du crime organisé se trouvent dans un aéroport, est-il logique que chaque personne travaillant sur le tarmac soit inspectée chaque jour, au lieu de 1 200?

M. Duchesneau : Monsieur le président, je ne veux pas discuter des politiques, et je n'essaie pas de m'esquiver. Ce serait la pire chose à faire pour moi ce matin. Je peux cependant vous assurer d'une chose. Vous avez haussé la barre au cours des quatre dernières années.

Le président : Je n'ai aucun doute, là-dessus, monsieur Duchesneau. Je pense que ce que vous dites est vrai.

Le sénateur Moore : Nous aimerions vous aider à la hausser encore davantage.

Le président : Ne serait-il pas bon de passer de l'inspection de 1 200 employés, qui passent d'une entrée à une autre, à l'inspection à chaque entrée, de façon à pouvoir vérifier chaque passager et chaque employé? Serait-ce là, dans un monde parfait, une bonne idée ou non?

M. Duchesneau : C'est une bonne idée.

Le président : Dans un monde parfait, serait-ce une bonne idée que les aéroports de tout le pays assurent une application homogène des politiques?

Mr. Duchesneau: Consistency has been, over the last four and a half years, one of the main focuses of CATSA. We want people to board a plane anywhere in Canada and feel that they are treated the same way.

The Chairman: If we talk to pilots and the pilots' organization about how they are searched, would they tell us they are treated in a consistent fashion: yes or no?

Mr. Duchesneau: I do not know how they would react. I can have an opinion, but I do not know for a fact.

The Chairman: Are they treated in a consistent fashion from one airport to another? Do you know the answer to that?

Mr. Duchesneau: No, Mr. Chairman.

The Chairman: You do not know the answer?

Mr. Duchesneau: I know. I said no, Mr. Chairman. They are not treated —

The Chairman: They are not treated the same way. In a perfect world, would Canadians be safer if the general aviation area was included, and CATSA officials inspected people there who are boarding the aircraft, as we have over at the main terminal?

Mr. Duchesneau: The worst answer I can give you is to say that we want to expand our mandate. We need to focus on the six mandates that were given to us. You should have that discussion with the minister who sets the policies with cabinet and Transport Canada.

The Chairman: I have had that discussion with the minister. I am asking you. In a perfect world, if we wanted a secure airport, would we include the general aviation?

Mr. Duchesneau: My answer to all these questions is, because you are good at asking questions — I have to give you credit, and it is hot on this seat as I speak to you now — we need to think. We cannot be fishermen waiting for the fish to come. We need to be hunters. Hunters have to be one step ahead. They need to track the bad guys.

My answer to all these specific questions is that we need to be one step ahead of terrorists all the time and take any steps to do that. We cannot be in a reacting mode. We need to be proactive. That answer summarizes all the questions that I know you still have, but that is a broad answer to all the questions, Mr. Chairman.

Senator St. Germain: I have been a policeman, as Mr. Duchesneau has. You are putting him on the hot seat. Maybe you are justified in doing this as chairman of the committee, or as a member of the committee. However, would it not be nice to check every vehicle on the street to ensure no crimes take place? That is what you are asking him. I am sure he has budgetary constraints. In an ideal world, with respect to policing, you are only as good as the citizenry you police.

M. Duchesneau : Cela fait quatre ans et demi que l'homogénéité est l'une des principales préoccupations de l'ACSTA. Nous voulons que les gens puissent monter à bord d'un avion n'importe où au Canada et qu'ils se sentent traités partout de la même façon.

Le président : Si nous discutons avec les pilotes et l'association des pilotes de la façon dont ils sont contrôlés, nous répondraient-ils qu'ils sont traités de façon uniforme, oui ou non?

M. Duchesneau : Je ne sais pas comment ils réagiraient. Je peux avoir une opinion, mais je ne peux pas vous donner de réponse factuelle.

Le président : Sont-ils traités de façon uniforme, d'un aéroport à l'autre? Connaissez-vous la réponse à cette question?

M. Duchesneau : Non, monsieur le président.

Le président : Vous ne connaissez pas la réponse?

M. Duchesneau : Je sais. J'ai dit non, monsieur le président. Ils ne sont pas traités...

Le président : Ils ne sont pas traités de la même façon. Dans un monde parfait, les Canadiens seraient-ils davantage en sécurité si la zone de l'aviation générale était incluse et si l'ACSTA inspectait les gens qui sont là pour assurer l'embarquement, comme c'est le cas dans l'aérogare principale?

M. Duchesneau : La pire réponse que je peux vous donner est de dire que nous voulons élargir notre mandat. Il nous faut nous concentrer sur les six mandats qui nous ont été confiés. Vous devriez avoir cette discussion avec le ministre qui établit les politiques avec le Cabinet et Transports Canada.

Le président : J'ai eu cette discussion avec le ministre. Je vous pose la question à vous. Dans un monde parfait, si nous voulions un aéroport sécuritaire, inclurait-on l'aviation générale?

M. Duchesneau : Ma réponse à toutes ces questions, car vous êtes fort côté interrogatoire — il me faut le reconnaître, et je me sens vraiment sur la sellette devant vous —, est que je pense qu'il nous faut réfléchir. Nous ne pouvons pas être des pêcheurs qui attendent que les poissons arrivent. Il nous faut être des chasseurs. Les chasseurs doivent toujours être un pas en avant. Ils doivent prendre en chasse les méchants.

Ma réponse à toutes ces questions est qu'il nous faut en tout temps être un pas en avant des terroristes et prendre toutes les mesures nécessaires à cette fin. Nous ne pouvons pas être en mode réactionnel. Il nous faut être proactifs. Cette réponse résume toutes les questions que je sais que vous avez encore, mais c'est une réponse générale à toutes les questions, monsieur le président.

Le sénateur St. Germain : J'ai, tout comme M. Duchesneau, été policier. Vous le mettez sur la sellette. Peut-être que vous avez raison de faire cela en tant que président du comité ou membre du comité. Cependant, ne serait-il pas bon de pouvoir vérifier chaque véhicule qui circule dans nos rues pour être bien certain qu'il ne sera commis aucun crime? C'est cela que vous lui demandez. Je suis certain qu'il doit composer avec des contraintes budgétaires. Dans un monde idéal, pour ce qui est du domaine policier, vous ne pouvez être qu'aussi bon que les citoyens que vous surveillez.

The Chairman: What is your question, senator?

Senator St. Germain: I asked him a question about budgetary constraints.

The Chairman: The tax has been reduced twice now, and, presumably, there has been a reason for the tax being reduced twice. I know you are aware of that.

Senator St. Germain: Yes, I am. However, when we ask these questions in regard to checking everybody, there is also the aspect of the bad guys. When you check everybody continually, they prepare for it.

That is my opinion. I ask you, sir, do you concur with what I am saying? I am entitled to ask this question because it relates to the questions you were asking.

The Chairman: Then I will not recognize you and we will go ahead.

Senator St. Germain: Do whatever you want. You are the chairman.

The Chairman: In fairness, we have raised the questions before, and we have covered them before. We have taken evidence from the police about the organized crime groups that are there and we know taxes have been reduced.

Senator Atkins: I have only one question: Would it not be better if Transport Canada gave you the authority over the airport authorities to implement the guidelines and the process that would be important to do your job?

Mr. Duchesneau: Once again, I do not think it is a question of structure. If we work closely the way we do now with Transport Canada, I do not see any problem. They have their problems. It is not easy to make regulations to suit everything. We are talking about random screening. As an example, maybe random screening is one good way of doing things because we focus on the right people. Currently, we screen 100 per cent of passengers: senators to 80-year-old grannies. Should we focus on these people for the same length of time that we give to people who could represent threats? That question needs to be asked.

How much security is too much? Once again, if we screen 39 million passengers every year and we annoy 38 million of them, we lose one important layer of protection. We have seen passengers come forward regularly. I will give you an anecdote that summarizes what we mean.

One passenger wanted to bring his parachute on board. A parachute is not on a prohibited item list, but it annoys other passengers. Other passengers came forward and said they would not board the plane if this passenger kept his parachute with him. We have developed that relationship with passengers. I think it is important that we continue to get full support.

Le président : Quelle est votre question, sénateur?

Le sénateur St. Germain : Je lui ai posé une question au sujet de contraintes budgétaires.

Le président : La taxe a deux fois déjà été réduite et je suppose qu'il y a une raison pour laquelle la taxe a été deux fois réduite. Je sais que vous êtes au courant de cela.

Le sénateur St. Germain : Oui, je le suis. Cependant lorsque nous posons ces questions au sujet de vérifier tout le monde, il y a également l'aspect des mauvais éléments. Lorsque vous vérifiez sans cesse tout le monde, ils s'y préparent.

C'est là mon opinion. Je vous demande, monsieur, si vous êtes d'accord avec moi là-dessus? J'ai le droit de poser cette question, car elle se rapporte aux questions que vous posiez.

Le président : Je ne vais dans ce cas pas vous accorder la parole, et nous allons poursuivre.

Le sénateur St. Germain : Faites comme vous voulez. C'est vous le président.

Le président : Pour être juste, nous avons déjà soulevé ces questions, et nous les avons déjà couvertes. Nous avons entendu le témoignage de la police au sujet des groupes du crime organisé qui sont là et nous savons que les taxes ont été réduites.

Le sénateur Atkins : Je n'ai qu'une seule question. Ne serait-il pas préférable que Transports Canada vous place au-dessus des administrations aéroportuaires, afin que vous puissiez mettre en œuvre les lignes directrices et les processus qui sont importants eu égard à l'accomplissement de votre travail?

M. Duchesneau : Encore une fois, je ne pense pas que ce soit une question de structure. Si nous travaillons étroitement, comme nous le faisons à l'heure actuelle, avec Transports Canada, je ne vois aucun problème. Ils ont leurs problèmes. Il n'est pas facile d'élaborer des règlements qui soient adaptés à tout. Nous parlons de contrôles au hasard. À titre d'exemple, les contrôles au hasard sont peut-être une bonne façon de faire, car nous ciblons les bonnes personnes. À l'heure actuelle, nous contrôlons 100 p. 100 des passagers — depuis les sénateurs jusqu'aux grands-mères de 80 ans. Devrait-on s'attarder aussi longtemps sur ces personnes que sur celles qui pourraient représenter une menace? Il importe de poser la question.

À partir de quel moment y a-t-il trop de sécurité? Encore une fois, si nous contrôlons chacun des 39 millions de passagers et que nous en importunons 38 millions, nous perdons une couche de protection importante. Il arrive régulièrement que des passagers viennent nous voir. Je vais vous raconter une anecdote qui résume bien ce que je veux dire par là.

Un passager a voulu que je prenne son parachute à bord d'un appareil. Les parachutes ne figurent pas sur la liste des articles interdits, mais cela aurait embêté les autres passagers. Certains passagers se sont adressés à nous, disant qu'ils ne monteraient pas à bord de l'avion si le passager en question prenait son parachute avec lui. Nous avons établi ce genre de relation avec les passagers. Je pense qu'il est important que nous continuions de jouir de leur plein appui.

What is predictable and what is unpredictable? We plan for the predictable: what we have known and the information that we receive from other parts of the world. However, to face the unpredictable, we need to know how to manage it. That is why we have drills all the time. We will conduct table-top exercises with airlines and airports soon in order to be one step ahead of the bad guys.

Senator Atkins: With all the discussion this morning, I feel there is a disconnect between the airport authorities and CATSA in terms of dealing, for instance, with the identification card. Why should there be?

Mr. Duchesneau: If I gave this impression, then I made a mistake. I did not testify properly, because that is not the reality. We work closely with the airports. We all work according to whatever regulation is in place. We try to do our best to ensure that we give the best service possible, keeping in mind that security must be our number 1 priority. Can we improve it? Absolutely, we can. You are totally right.

Every time I come out of this committee we have work to do. There are things that we need to look at closely in order to improve. We do that with our regulator.

Senator Atkins: Is there anything Transport Canada can do to make your job easier and more efficient?

Mr. Duchesneau: That is a good question.

They did one great thing. The minister back then who put the five-year review panel together succeeded in having knowledgeable people listen carefully, and we are waiting for their report to be tabled soon. That was a good exercise. It helped us look at our business lines and see, as Senator Moore said, in a perfect world, how we could improve the system. We have done that.

Senator Atkins: In your opening statement you say, "We believe that such a system should be threat- and risk-based rather than rules-based." Can you explain that?

Mr. Duchesneau: Yes, with great pleasure. I read a book lately on Osama bin Laden, and the book talked about al-Qaeda, which is proud to say it is not rules-based but risk-based. Members try to avoid being arrested or killed. They do not abide by rules; they go with the flow and try to learn how to prevent any arrests, et cetera. The same thing needs to be done with an organization like ours. Even though we need regulations, we cannot work with stringent regulations all the time because we become predictable. If we become predictable then we become vulnerable.

Qu'est-ce qui est prévisible et qu'est-ce qui est imprévisible? Nous planifions en fonction du prévisible : ce que nous savons et les renseignements que nous obtenons d'ailleurs dans le monde. Cependant, pour pouvoir faire face à l'imprévisible, il nous faut savoir comment gérer les choses. C'est pourquoi nous menons sans cesse des exercices d'entraînement. Nous allons sous peu entreprendre des exercices de simulation avec les compagnies aériennes et les aéroports, ce de façon à être un pas en avant de l'ennemi.

Le sénateur Atkins : Dans le contexte de toute cette discussion ce matin, j'ai le sentiment qu'il y a un décalage entre les administrations aéroportuaires et l'ACSTA relativement, par exemple, à la carte d'identité. Pourquoi y aurait-il un tel décalage?

M. Duchesneau : Si c'est l'impression que je vous ai donnée, alors je me suis fourvoyé. Je ne me suis pas bien expliqué, car cela ne correspond pas à la réalité. Nous travaillons étroitement avec les aéroports. Nous travaillons tous dans le contexte des règlements en place. Nous nous efforçons de faire de notre mieux pour veiller à assurer le meilleur service possible, sensibles que nous sommes au fait que la sécurité doit être notre priorité numéro un. Pourrions-nous améliorer les choses? Absolument. Vous avez tout à fait raison.

Chaque fois que nous repartons d'une réunion de ce comité, nous avons du travail à faire. Il y a des choses qu'il nous faut regarder de près afin de nous améliorer. Nous faisons cela avec notre organe de réglementation.

Le sénateur Atkins : Y a-t-il quelque chose que Transports Canada pourrait faire pour rendre votre travail plus facile et plus efficient?

M. Duchesneau : C'est une bonne question.

Le ministère a fait une chose formidable. Le ministre de l'époque, celui qui a créé le comité d'examen quinquennal, a réussi à faire en sorte que des personnes très au courant nous prêtent une écoute attentive, et nous attendons le dépôt prochain de leur rapport. Cela a été un bon exercice. Il nous a aidés à examiner nos secteurs d'activité et à déterminer, comment, comme l'a dit le sénateur Moore, améliorer le système dans un monde parfait. Nous avons fait cela.

Le sénateur Atkins : Vous avez dit dans votre déclaration liminaire : « Nous croyons qu'un tel système doit être axé sur les menaces et les risques plutôt que sur des règles ». Pourriez-vous nous expliquer ce que vous entendez par là?

M. Duchesneau : Oui, avec grand plaisir. J'ai récemment lu un livre au sujet d'Osama bin Laden, et l'auteur y parle du groupe al-Qaïda, qui est fier de dire qu'il n'est pas axé sur des règles mais sur les risques. Ses membres s'efforcent d'éviter de se faire arrêter ou tuer. Ils ne suivent pas de règles; ils suivent le mouvement et essaient d'apprendre comment faire pour éviter les arrestations, et ainsi de suite. Il importe de faire de même avec une organisation comme la nôtre. Même s'il nous faut des règles, nous ne pouvons pas travailler en permanence conformément à des règles très strictes, sans quoi nous deviendrions prévisibles. Si nous devenions prévisibles, alors nous serions vulnérables.

If the bad guys know that we screen every man between the age of 20 and 30, they will have suicide bombers who are 40.

Senator Moore: This was Senator St. Germain's point.

Mr. Duchesneau: That is exactly the point. I use the comment to give the best answer I can.

Why is it that when I was chief of police in Montreal with a population of about 2 million, people accepted that we could have 40 murders a year? Why is it that when we screen 39 million people every year, my leeway is none? One casualty is one too many. I cannot fail. We will not fail. That is why we put these measures in place.

That is why we recently came from a tour of the country. We met with the front-line screeners to instill the ideas that we have in mind: we have a tough job to do, security is priority number 1, but we can do it with a smile.

The Chairman: Mr. Duchesneau, you do not release the results of your penetration tests. You say you cannot fail once, yet you know the system fails on a regular basis. The Department of Transport tests it on a regular basis and you have a significant failure rate. It is ongoing, and you do not release the figures to the public. The Department of Transport refuses to release them. We have proposed that they be released six months or some period of time after the fact so that taxpayers and the public can verify whether you are making progress.

Mr. Duchesneau: Mr. Chairman, there may be layers that fail. That is why we have a multi-layered system. We cannot guarantee that with one single aspect of the system we will be 100 per cent effective. It is impossible. No one can say that.

The Chairman: You have it measured on a regular basis and the measurements are not made available to people.

Mr. Duchesneau: Mr. Chairman, we assess individuals, not the system. If we were in an in-camera session, I would give you numbers: not infiltration test numbers, but numbers — how many tests are done compared with the whole system. It is one indicator. However, we have 18 other indicators that show we are doing a good job.

Senator Atkins: In the United States the screeners are all federal employees. In this country many of them at airports are under contract. Can you tell me how many airports are under contract?

Mr. Duchesneau: It is 100 per cent.

Senator Atkins: There are no direct employees of CATSA?

Si les méchants savent que nous contrôlons toutes les personnes du sexe masculin âgées de 20 à 30 ans, alors il y aura des kamikazes âgés de 40 ans.

Le sénateur Moore : C'est ce que disait le sénateur St. Germain.

M. Duchesneau : C'est justement là le hic. Ce commentaire est la meilleure réponse que je puisse donner.

Comment se fait-il que lorsque j'étais chef de police à Montréal, ville qui compte environ deux millions d'habitants, les gens acceptaient qu'il puisse y avoir 40 meurtres par an? Comment se fait-il qu'alors que nous contrôlons chaque année 39 millions de personnes, on ne m'accorde aucune marge? Une victime, c'est une victime de trop. Je ne peux pas échouer. Nous n'échouerons pas. C'est pourquoi nous avons mis ces mesures en place.

C'est pourquoi nous avons récemment fait toute une tournée dans le pays. Nous avons rencontré les agents de contrôle qui travaillent sur la ligne de front pour leur inculquer les idées que nous avons en tête : nous avons un travail difficile à faire, la sécurité est la priorité numéro un, mais nous pouvons faire notre travail avec le sourire.

Le président : Monsieur Duchesneau, vous ne divulguez pas les résultats de vos tests de pénétration. Vous dites que vous ne pouvez pas échouer, ne serait-ce qu'une seule fois; or, vous savez que le système échoue régulièrement. Le ministère des Transports le vérifie régulièrement et vous avez un taux d'échec significatif. Ces vérifications se font de façon régulière, mais vous ne diffusez pas les chiffres au public. Le ministère des Transports refuse de les diffuser. Nous avons proposé qu'ils soient diffusés six mois ou autre après les faits, afin que les contribuables et que le public puissent vérifier si vous marquez des progrès.

M. Duchesneau : Monsieur le président, il se peut qu'il y ait des couches qui échouent. C'est pourquoi nous avons un système à couches multiples. Nous ne pouvons pas garantir que nous serons efficaces à 100 p. 100 dans le cas d'un aspect donné du système. Cela est impossible. Personne ne peut dire cela.

Le président : Vous mesurez le système régulièrement, mais les résultats de ces mesures ne sont pas communiqués aux gens.

M. Duchesneau : Monsieur le président, nous évaluons des individus, et non pas le système. Si nous siégeons à huis clos, je vous donnerais les chiffres; non pas les chiffres émanant des tests d'infiltration, mais les chiffres — le nombre de tests qui sont effectués comparativement au système dans son entier. C'est là un indicateur. Cependant, nous avons 18 autres indicateurs qui montrent que nous faisons un bon travail.

Le sénateur Atkins : Aux États-Unis, les agents de contrôle sont tous des employés fédéraux. Ici, dans notre pays, nombre de ceux qui travaillent dans les aéroports sont des contractuels. Pourriez-vous nous dire combien d'aéroports travaillent avec des contrats?

M. Duchesneau : Cent pour cent.

Le sénateur Atkins : Il ne s'y trouve pas d'agents qui soient des employés directs de l'ACSTA?

Mr. Duchesneau: No, Mr. Chairman. I can also refer you to a U.S. General Accounting Office, GAO, study, which is the Office of the Auditor General, OAG, in Canada. The study compared airports with federal employees to those with private screeners, and efficiency is the same. There are no significant differences between the two.

It has nothing to do with who one works for: it has to do with the dedication one puts into the job. I can assure you that we have toured the country, and we have discovered that the people performing this job across the country at present are, in my opinion, the most dedicated people I have had the occasion to work with.

Is the system perfect? That is the last thing I will tell you. Can we improve it? We absolutely can.

Senator Atkins: Are we talking about all 89 airports across the country?

Mr. Duchesneau: Yes.

Senator Atkins: Please tell me about the training. How long does it presently take to train a screener?

Mr. Duchesneau: We tripled the length of time for the training of screeners. They receive on-the-job training, which consists of roughly 200 hours of training on equipment. That training has been enhanced recently.

The training we provided in 2002 compared with the training we provide today is totally different, so much so that the International Civil Aviation Organization, ICAO, wanted to use our training program to set the standard for international training of other countries.

Once again, and I am not intending to brag here, this training is something to be proud of. The Canadian way has been recognized around the world as probably one way of conducting our business.

Senator Atkins: Since your last appearance before this committee, what is your estimation of the increase in budget between then and now?

Mr. Duchesneau: Are you asking about our budget?

Senator Atkins: Yes.

Mr. Duchesneau: We underspent in the first years as a result of deployment.

Within a five-year program, as originally planned, we will be right on target with the budget. We may spend \$100 million to \$200 million more than planned because new measures have been put in place and we were given two other mandates, the restricted area identification card and non-passenger screening.

M. Duchesneau : Non, monsieur le président. Je pourrais également vous renvoyer à une étude du U.S. General Accounting Office, ou GAO, qui est l'équivalent de notre Bureau du vérificateur général, ou BVG, ici au Canada. L'étude compare les aéroports dotés d'employés fédéraux à ceux qui font appel à des agents de contrôle du secteur privé, et l'efficacité est la même. Il n'y a pas de différences marquées entre les deux.

Cela n'a rien à voir avec le patron pour lequel on travaille; cela a à voir avec le dévouement avec lequel on s'applique à faire son travail. Je peux vous assurer que nous avons fait le tour du pays et avons constaté que les personnes qui font ce travail en ce moment, où que ce soit au pays, sont, à mon avis, les personnes les plus dévouées avec lesquelles j'ai eu l'occasion de travailler.

Le système est-il parfait? C'est la dernière chose que je vous dirais. Pourrions-nous l'améliorer? Absolument.

Le sénateur Atkins : Parlez-vous ici de la totalité des 89 aéroports dans le pays?

M. Duchesneau : Oui.

Le sénateur Atkins : Parlez-moi, je vous prie, de la formation. Combien de temps faut-il compter à l'heure actuelle pour former un agent de contrôle?

M. Duchesneau : Nous avons multiplié par trois la durée de la formation donnée aux agents de contrôle. Ils reçoivent une formation sur le tas consistant en 200 heures environ de formation avec le matériel. Cette formation a été récemment augmentée.

La formation que nous offrons en 2002 comparativement à celle que nous donnons aujourd'hui est tout à fait différente, à un point tel que l'Organisation de l'aviation civile internationale, ou OACI, a voulu utiliser notre programme de formation en vue de l'établissement de la norme en matière de formation internationale pour d'autres pays.

Encore une fois, ce n'est pas pour me vanter ici, mais cette formation est une chose dont nous pouvons être fiers. La méthode canadienne a été reconnue partout dans le monde comme étant une façon de faire ce travail.

Le sénateur Atkins : De quel ordre serait l'augmentation de budget survenue depuis votre dernière comparution devant le comité?

M. Duchesneau : Vous m'interrogez au sujet de notre budget?

Le sénateur Atkins : Oui.

M. Duchesneau : Pendant les premières années, par suite du déploiement, nous n'épuisions pas notre budget.

Dans le cadre d'un programme quinquennal, conformément au plan original, nous serons tout à fait dans les limites. Nous dépenserons peut-être 100 millions à 200 millions de dollars de plus que prévu à cause des nouvelles mesures qui ont été instaurées et des deux nouveaux mandats qu'on nous a confiés, notamment la carte d'identité pour zones réglementées et le contrôle des non-passagers.

We accomplished more within roughly the same budget, which was originally \$1.942 billion. That figure is presently at \$2.1 billion over five years. Half that figure consists of mainly equipment and the installation of same at airports.

Senator Moore: Did you say \$1.942 billion per year?

Mr. Duchesneau: No. That is a total over five years.

Senator Atkins: In terms of inventory, do all screeners wear CATSA uniforms?

Mr. Duchesneau: Yes.

Senator Atkins: What does your control system consist of for uniforms and distribution?

Mr. Duncan: You are making reference to badges that were lost, and they were reported as 90 uniforms gone missing. Ninety pieces of uniform were reported missing, and 60 of those consisted of little metal badges that fell off. We have changed the uniform. The badges have been sewn directly into the uniforms, solving that issue.

We have put in strict controls right from shipping. We have uniform representatives at each of our locations. We have also enacted a \$900 fee if the uniform is not returned, which tends to give us a 100 per cent return. The only items we lose now are shirts that are lost at the dry cleaners and things of that nature.

Senator Atkins: Where is the central distribution located?

Mr. Duncan: We have a Montreal-based supplier, who also supplies the Canadian Forces from a number of other locations.

The Chairman: To conclude on the topic of random screening, 1,200 per day, the screen moves from one location to another. The understanding we have is that when the location moves, cell phones are used by ground crew to indicate where the screening is taking place.

Baggage handlers have come to us to indicate that if they want to move something in or out, they can accomplish that by simply telling a colleague on the phone where the screening is taking place. How do you defeat that from happening?

Mr. McGarr: Within the context of a random program completed within the air terminal building, as it is currently accomplished, is extremely difficult. As you can imagine, news spreads relatively quickly within the community. However, that is with an understanding of a potential outcome that the program was developed for, and the random approach was considered appropriate for the threat level that was addressed.

The Chairman: Is there a study you can share with us with respect to what you have just stated?

Mr. McGarr: A study pertaining to what?

Nous avons accompli davantage avec plus ou moins le même budget, qui était au départ de 1,942 milliard de dollars. Le chiffre est aujourd'hui de 2,1 milliards de dollars sur cinq ans. La moitié de ce montant correspond principalement à du matériel et à l'installation de ce matériel dans les aéroports.

Le sénateur Moore : Avez-vous dit 1,942 milliard par an?

M. Duchesneau : Non. C'est là le total sur cinq ans.

Le sénateur Atkins : En ce qui concerne l'inventaire, est-ce que tous les agents de contrôle portent des uniformes de l'ACSTA?

M. Duchesneau : Oui.

Le sénateur Atkins : En quoi consiste votre système de contrôle pour ce qui est des uniformes et de la distribution?

M. Duncan : Vous voulez parler des insignes qui ont été perdus et qui ont donné lieu à des rapports selon lesquels 90 uniformes auraient disparu. Quatre-vingt-dix pièces d'uniforme ont été déclarées manquantes, et 60 de ces pièces étaient les petits macarons métalliques qui étaient tombés. Nous avons changé l'uniforme. Les insignes sont maintenant cousus directement sur l'uniforme, ce qui a réglé le problème.

Nous avons instauré des contrôles très stricts, qui interviennent dès le moment de l'expédition. Nous avons des représentants responsables des uniformes à chaque emplacement. Nous avons également instauré des droits de 900 \$ si un uniforme n'est pas retourné, ce qui nous assure un taux de retour de 100 p. 100. Les seuls articles que nous perdons de nos jours sont les chemises qui sont perdues chez le nettoyeur et d'autres choses du genre.

Le sénateur Atkins : Où se trouve le centre de distribution?

M. Duncan : Nous avons un fournisseur basé à Montréal, et c'est également lui qui approvisionne les Forces canadiennes à partir de plusieurs autres emplacements.

Le président : Pour conclure sur la question des vérifications au hasard, 1 200 fois par jour, le contrôle passe d'un endroit à un autre. D'après ce que nous avons compris, lorsqu'il y a un changement d'endroit, l'équipe au sol utilise des téléphones cellulaires pour indiquer où le contrôle aura lieu.

Les bagagistes sont venus nous voir pour nous dire que s'ils veulent faire entrer ou sortir quelque chose, il leur suffit d'appeler un collègue au téléphone pour lui dire où le contrôle va avoir lieu. Comment faire pour empêcher cela?

M. McGarr : Dans le contexte du programme de contrôles au hasard à l'intérieur de l'aérogare, tel qu'il fonctionne à l'heure actuelle, c'est extrêmement difficile. Comme vous pouvez vous l'imaginer, les nouvelles se propagent vite dans le milieu. Cependant, le programme a été élaboré dans le contexte des retombées potentielles, et c'est le contrôle aléatoire qui a été jugé approprié pour le niveau de menace visé.

Le président : Existe-t-il une étude au sujet de ce que vous venez de dire et que vous pourriez nous fournir?

M. McGarr : Une étude portant sur quoi?

The Chairman: A study demonstrating that the randomness is covered off and protects people who can phone from one location to another.

Essentially, we are told that if there are gates A, B and C, and random screening is being conducted at gate A, it is common for ground crew simply to phone their colleagues and inform them to go through gate B or C if they do not want to be searched.

Mr. McGarr: I will not contest that possibility.

The Chairman: We were also told by these same people with the cell phones that the day we went to visit, you doubled the number of screeners at the gate we looked at. Is that true? You were there, Mr. Duncan.

Mr. Duncan: We doubled the number of screeners?

The Chairman: Yes: We were told you went from one screener to two.

Mr. Duncan: I am sure that must have been as a result of your visit. I was not aware it had doubled.

The Chairman: We were not aware, either. We assumed you had the normal number of people screening. When we left, we received a call informing us that usually there is only one person screening and they put two there for our visit.

Mr. McGarr: Normally the screening is conducted by a team of two officers.

The Chairman: I felt I should ask about that.

Senator Banks: I have questions about the cards, Mr. McGarr. You mentioned the capacity of using global positioning system, GPS, exists in the present system. I forgot to pursue that.

Could GPS be instituted in the present system using the existing cards, or would a whole new set have to be issued?

Mr. McGarr: No: Currently the cards we are using have two frequencies of communication. The type of tracking to which you refer to locate an individual within a defined area uses a third type of communication.

The two types of communication currently in the card that we tested do not interfere with the third capability if it was enabled by the airport authority.

The technologies we have deployed would be compatible inasmuch as they would not conflict with the technical requirements for additional security measures.

Senator Banks: Could that area identification capacity be installed in the existing cards, or would that capacity require an issuance of new cards, or the issuance of a second piece of identification with that third capability on it?

Le président : Une étude montrant que le fait que ces contrôles soient aléatoires est reconnu et protège les personnes qui peuvent appeler d'un endroit à un autre.

En gros, ce qu'on nous dit, c'est que s'il y a des portes A, B et C, et que le contrôle aléatoire va se faire à la porte A, il est courant que l'équipe de contrôle au sol appelle tout simplement les collègues pour leur dire de passer par la porte B ou C s'ils ne veulent pas se faire fouiller.

M. McGarr : Je ne vais pas contester cette possibilité.

Le président : Ces mêmes personnes munies de cellulaires nous ont également dit que le jour où nous nous sommes rendus là-bas en visite, vous aviez doublé le nombre de contrôleurs à la porte que nous avons passée en vue. Est-ce vrai? Vous étiez là, monsieur Duncan.

M. Duncan : Nous aurions doublé le nombre de contrôleurs?

Le président : Oui. On nous a dit que vous êtes passés d'un contrôleur à deux.

M. Duncan : Je suis certain que cela doit avoir été le fait de votre visite. Je n'étais pas au courant que le nombre avait doublé.

Le président : Nous non plus. Nous avons supposé que vous aviez en place le nombre de personnes habituel. Après notre départ, nous avons reçu un appel téléphonique nous informant qu'il n'y a en règle générale qu'une personne qui assure le contrôle à cet endroit et qu'on en avait affecté deux pour notre visite.

M. McGarr : En règle générale, le contrôle est assuré par une équipe de deux agents.

Le président : J'ai pensé devoir poser cette question.

Le sénateur Banks : Monsieur McGarr, j'ai des questions au sujet des cartes. Vous avez mentionné que la possibilité d'utiliser le système mondial de localisation, ou GPS, existe dans le cadre de l'actuel système. J'avais oublié de poursuivre plus loin là-dessus.

Le GPS pourrait-il être appliqué à l'actuel système en utilisant les cartes existantes, ou bien faudrait-il délivrer une toute nouvelle carte?

M. McGarr : Non. Les cartes que nous utilisons à l'heure actuelle ont deux fréquences de communication. Le genre de système de surveillance des mouvements d'une personne à l'intérieur d'une zone déterminée fait appel à un troisième type de communication.

Les deux types de communication qui sont présentement intégrés à la carte que nous avons testée n'empêcheraient pas l'exploitation de la troisième capacité, si celle-ci était instaurée par l'administration aéroportuaire en question.

Les technologies que nous avons déployées seraient compatibles tant et aussi longtemps qu'elles n'entreraient pas en conflit avec les exigences techniques dont seraient assorties des mesures de sécurité supplémentaires.

Le sénateur Banks : Cette capacité d'identification de zone pourrait-elle être installée dans les cartes existantes, ou bien exigerait-elle la délivrance de nouvelles cartes ou d'une deuxième pièce d'identité assortie de cette troisième capacité?

Mr. McGarr: There are two possibilities within that scenario. Readers, antennas, could be used to read the frequency currently within the card as used in some airports for what is referred to as proximity technology. However, to use a long-range RFID would require additional technology.

Senator Banks: Therefore, the solution is issuing either another card or a new card with that technology built into it, which is theoretically possible?

Mr. McGarr: Yes: The tests we completed involved creating a card holder. The case became the long-range technology, whereas the card consisted of close range.

Senator Banks: With respect to the card, if I work at Toronto Island Airport and get a card — no that is a bad example, because it is not one of the 29 airports.

Mr. McGarr: It is actually.

Senator Banks: If I have a card issued there, does that take me any place on site at Pearson International Airport?

Mr. McGarr: It could. Two main types of cards are issued. One is the regular restricted area identification card that is airport-specific. That card would be useful only at Toronto Island Airport, in your example. However, we also have a multiple airport pass.

Senator Banks: What kind of people have that?

Mr. McGarr: This card is given to air crew that require the credential at more than one airport, mechanics that service aircraft or people who are able to demonstrate both the right and the requirement to access restricted areas at more than one airport. They are eligible for a multiple airport pass and the multiple airport pass has the technical capability of being used at more than one site.

Senator Banks: Can it be used at all 29 airports?

Mr. McGarr: It could, in theory, if all 29 granted access rights to that individual. However, the pass does not give a person automated access rights without the airport authority first granting those rights.

Senator Banks: That is up to the individual airport?

Mr. McGarr: It is up to the individual airport to decide whether the automated access rights will be granted to that individual, yes, sir.

The Chairman: Does that apply to every pilot? Does the airport provide access to every pilot that might fly in?

Mr. McGarr: The pilots receive what is referred to as an air crew pass, which is a multiple airport pass, but as you stated earlier, some airports require pilots to present themselves to a pre-

M. McGarr: Il y a dans ce scénario deux possibilités. Des lecteurs, des antennes pourraient être utilisés pour lire les fréquences qui font présentement partie de la carte telle qu'elle est utilisée dans certains aéroports pour ce que l'on appelle la technologie de proximité. Cependant, l'utilisation d'une carte IDOR à grand rayon exigerait une technologie supplémentaire.

Le sénateur Banks : En conséquence, la solution est de délivrer ou une autre carte ou une nouvelle carte renfermant cette technologie, ce qui est théoriquement possible?

M. McGarr : Oui. Les tests que nous avons effectués supposaient la création d'un porte-carte. L'étui devenait la technologie à grand rayon, tandis que la carte servait au contrôle à distance rapprochée.

Le sénateur Banks : En ce qui concerne la carte, si je travaille à l'aéroport des îles de Toronto et que j'obtiens une carte — non, c'est un mauvais exemple, car cet aéroport ne figure pas parmi les 29.

M. McGarr : En fait, si.

Le sénateur Banks : Si j'ai cette carte qui m'est délivrée là, cela me permet-il d'accéder à quelque zone que ce soit à l'Aéroport international Pearson?

M. McGarr : Ce le pourrait. L'on délivre deux principaux types de cartes. Il y a, tout d'abord, la carte d'identité régulière d'accès à une zone réglementée, qui est particulière à chaque aéroport. Cette carte ne serait utile qu'à l'aéroport des îles de Toronto, dans votre exemple. Cependant, nous avons également un laissez-passer pour aéroports multiples.

Le sénateur Banks : Quels genres de personnes ont cela?

M. McGarr : Cette carte est remise aux membres d'équipage d'aéronef qui ont besoin de ce laissez-passer à plus d'un aéroport, aux mécaniciens qui travaillent sur les aéronefs et aux personnes pouvant fournir la preuve qu'elles ont le droit et la nécessité d'accéder à des zones à accès limité à plus d'un aéroport. Ces personnes sont admissibles à un laissez-passer pour aéroports multiples et ce laissez-passer a la capacité technique d'être utilisé à plus d'un emplacement.

Le sénateur Banks : Peut-il être utilisé dans la totalité des 29 aéroports?

M. McGarr : En théorie, oui, si la totalité des 29 reconnaissent à ces personnes des droits d'accès. Cependant, le laissez-passer ne donne pas à la personne des droits d'accès automatique sans que l'administration aéroportuaire n'y consente.

Le sénateur Banks : La décision revient à chaque aéroport?

M. McGarr : Oui, monsieur, c'est à chaque aéroport qu'il revient de décider si les droits d'accès automatisés seront consentis à cette personne.

Le président : Cela s'applique-t-il à chaque pilote? L'aéroport assure-t-il un accès à chaque pilote qui y atterrit?

M. McGarr : Les pilotes reçoivent ce que l'on appelle un laissez-passer d'équipage d'aéronef, qui est un laissez-passer pour aéroports multiples, mais, comme vous l'avez dit plus tôt, certains

board screening point and some airports allow certain card holders to use bypass access points to the restricted area. That is the airport's prerogative.

The Chairman: Who issues the air crew passes?

Mr. McGarr: The individual airports do and normally the airport that is the home base issues the pass.

However, before any airport can issue a card, a check is made with CATSA through a centralized database to ensure there are no duplicate entries and there is a valid security clearance in place for that individual. An airport does not have the technical ability to issue a card before we basically unlock the enrolment process for that individual. Normally, the home base of the crew person would issue a crew pass indicating that pass-holder would have access to restricted areas at many different airports.

The Chairman: Would a crew pass that was issued in Edmonton be good in any of the 89 airports?

Mr. McGarr: If the person is able to compare their biometric, yes. If there is a match of the biometrics, the pass is valid at the moment of presentation, and a check is made with our centralized database. Then that crew pass is considered a document of entitlement to access the restricted area, yes, sir.

The Chairman: How do you check people from outside the country? How do you check a pilot from American Airlines?

Mr. McGarr: I believe that they are directed towards pre-board screening to be screened as any other passenger is.

Senator Moore: On a point of clarification, you mentioned all 89. Does the pass cover all 89 airports or only 29?

Mr. McGarr: It covers the 29 major airports, senator.

Senator Banks: Finally, on that point, CATSA can issue passes and home airports can issue passes. Can anyone else issue passes?

Mr. McGarr: No, only the airport can issue the pass, but we enable the enrolment process, so there is a check and balance, but all passes are issued by the airport authorities.

Senator Banks: All passes?

Mr. McGarr: All the restricted area identification cards are issued by the airport authorities.

aéroports exigent que les pilotes se présentent au point de contrôle préembarquement et certains aéroports autorisent certains détenteurs de cartes à utiliser des points d'accès de contournement pour pénétrer dans les zones d'accès restreint. Cela relève de la prerogative de l'aéroport.

Le président : Qui délivre les laissez-passer de membres d'équipage d'aéronef?

M. McGarr : Ce sont les aéroports et, en règle générale, c'est l'aéroport qui est la base d'attache qui délivre le laissez-passer.

Cependant, avant qu'un quelconque aéroport ne puisse délivrer une carte, une vérification est faite auprès de l'ACSTA par l'intermédiaire d'une base de données centralisée, afin d'être certain qu'il n'y a pas duplication et qu'il y a en place, pour la personne concernée, une autorisation de sécurité valide. Les aéroports n'ont pas la capacité technique de délivrer une carte avant que nous ne déverrouillions le processus d'inscription de l'intéressé. En règle générale, la base d'attache du membre d'équipage délivre un laissez-passer d'équipage indiquant que le détenteur aura accès aux zones à accès restreint de nombreux aéroports.

Le président : Un laissez-passer pour membre d'équipage délivré à Edmonton serait-il bon dans n'importe lequel des 89 aéroports?

M. McGarr : Oui, s'il y a reconnaissance biométrique de la personne. Si les données biométriques concordent, alors le laissez-passer est valide au moment de sa présentation et une vérification est faite auprès de notre base de données centralisée. Ce laissez-passer de membre d'équipage est alors considéré comme étant un document donnant à son porteur accès aux zones réservées, oui.

Le président : Comment faites-vous pour contrôler les personnes qui arrivent de l'étranger? Comment contrôlez-vous un pilote d'American Airlines?

M. McGarr : Je pense qu'on les dirige vers les postes de contrôle préembarquement, afin qu'elles soient contrôlées comme n'importe quel autre passager.

Le sénateur Moore : J'aimerais un éclaircissement. Vous avez parlé des 89 aéroports. Le laissez-passer couvre-t-il les 89 aéroports ou seulement 29?

M. McGarr : Il couvre les 29 grands aéroports, sénateur.

Le sénateur Banks : Enfin, sur ce même point, l'ACSTA peut délivrer des laissez-passer et les aéroports d'attache peuvent en délivrer. Quelqu'un d'autre peut-il en délivrer?

M. McGarr : Non, seul l'aéroport peut délivrer le laissez-passer, mais nous facilitons le processus d'inscription, de telle sorte qu'il y a des automatismes régulateurs, mais tous les laissez-passer sont délivrés par les administrations aéroportuaires.

Le sénateur Banks : Tous les laissez-passer?

M. McGarr : Toutes les cartes d'identité pour zones réglementées sont délivrées par les administrations aéroportuaires.

The Chairman: That time has come. It always seems to come quickly. Mr. Duncan, do you have information to share with us?

Mr. Duncan: I can find nothing specifically mentioned in the regulations with respect to pilots. I add only that the multiple airport pass is a layer of security. A pilot that goes through a restricted area is positively confirmed that the pilot is, in fact, the individual on that card, and this layer of security needs to be taken into consideration in terms of the Canadian approach.

The Chairman: We understand that. We think the biometric is a useful tool in ensuring that the person who holds the card is in fact the right person. The reason why the committee has focused so much on the concept of geo-fencing is because the committee has received evidence of people, who were who they said they were, moving around the airport at times when they should not have been there and using their ability to access the code numbers and their capacity to have the cards to move contraband in and out of airport. We consider this problem to be serious. We do not feel that the current design of the passes addresses that.

I am sure you do not feel that the current design addresses it either, Mr. McGarr?

Mr. McGarr: The passes are a significant enhancement to the security at the point of entry to the restricted area, but are used only at that point of entry and currently are not used at all to control movement within the area.

The Chairman: Do they control whether a person is authorized to be there at a particular time? Are they there during shift or off shift?

Mr. McGarr: That is within the capability of the airport authority to institute that type of control.

The Chairman: You do not know if they are doing it, do you?

Mr. McGarr: No, we do not. We respect the airport authority's jurisdiction with respect to access control.

The Chairman: We bring it up because people who have smuggled drugs in and out of airports tell us that they exploit this. That is why it is of some concern to us; if drug smugglers can use it, so can terrorists.

On that upbeat note we look forward to receiving the report when it comes forward and undoubtedly we will ask you to come back to comment on it at that time. Today, we appreciate your coming before the committee.

We have before us today Assistant Commissioner Raf Souccar, Federal and International Operations, Royal Canadian Mounted Police. Mr. Souccar joined the RCMP in 1977 and began his

Le président : L'heure fatidique est arrivée. Elle arrive toujours trop vite. Monsieur Duncan, auriez-vous des renseignements à nous livrer?

M. Duncan : Je ne trouve rien de précis dans les règlements en ce qui concerne les pilotes. J'ajouterai simplement que les laissez-passer pour aéroports multiples sont une couche de sécurité. Un pilote qui passe par une zone réglementée se voit confirmé comme étant le pilote identifié sur la carte, et cette couche de sécurité doit être prise en considération dans le cadre de l'approche canadienne.

Le président : Nous comprenons cela. Nous estimons que la biométrie est un outil utile pour veiller à ce que la personne qui détient la carte est en fait la bonne. La raison pour laquelle le comité s'est autant concentré sur le géo-contrôle est qu'il a entendu le témoignage de personnes qui étaient qui elles disaient être, qui se déplaçaient d'un bout à l'autre de l'aéroport pour se retrouver à l'occasion dans des endroits où elles n'auraient pas dû être, et qui utilisaient leur capacité d'accéder aux codes numériques et de disposer de cartes pour faire un trafic de contrebande dans l'aéroport. Ce problème est selon nous grave. Nous ne croyons pas que les laissez-passer actuels offrent une solution au problème.

Je suis convaincu que vous ne pensez pas vous non plus, monsieur McGarr, que les actuels laissez-passer soient la solution.

M. McGarr : Les laissez-passer sont une amélioration sensible à la sécurité aux points d'entrée aux zones réglementées, mais ne sont utilisés qu'à ces points d'entrée, et ne sont à l'heure actuelle pas utilisés pour contrôler tous les mouvements à l'intérieur de la zone.

Le président : Permettent-ils de contrôler si une personne est autorisée à se trouver à tel endroit à tel moment? Peut-on savoir si la personne est là pendant son quart de travail ou à d'autres moments?

M. McGarr : Les administrations aéroportuaires sont tout à fait en mesure d'instaurer ce genre de contrôle.

Le président : Mais vous ne savez pas si elles le font, n'est-ce pas?

M. McGarr : Non, nous ne le savons pas. Nous respectons la compétence des administrations aéroportuaires en matière de contrôle d'accès.

Le président : Nous faisons état de cela car des personnes qui ont passé des drogues en contrebande dans des aéroports nous ont dit exploiter ce filon. C'est pourquoi cela nous préoccupe; si des trafiquants de drogue peuvent s'en servir, alors des terroristes le peuvent aussi.

Sur cette note optimiste, nous envisageons avec plaisir de recevoir le rapport lorsqu'il sortira et nous vous réinviterons sans aucun doute à revenir nous voir pour en discuter avec nous. Nous vous sommes reconnaissants d'avoir passé du temps avec nous ici aujourd'hui.

Nous allons maintenant entendre le commissaire adjoint Raf Souccar, Opérations fédérales et internationales, Gendarmerie royale du Canada. M. Souccar a joint les rangs de la GRC en

career in drug enforcement. He was promoted to his current rank in 2005 and was given responsibility for the RCMP's Federal and International Operations. In this capacity, he is responsible for the financial crime, border integrity, drugs and organized crime, and international policing programs, as well as federal strategic services. Mr. Souccar last appeared before the committee earlier in October. He is accompanied by Mike Cabana, Chief Superintendent, Federal and International Operations, Director General Border Integrity, RCMP.

Welcome, gentlemen. We look forward to your opening statement.

Assistant Commissioner Raf Souccar, Federal and International Operations, Royal Canadian Mounted Police: Honourable senators, I am pleased to appear before the committee with my colleague, Mr. Mike Cabana. As Director General Border Integrity, Mr. Cabana is directly responsible for, among other things, marine security, Integrated Border Enforcement Teams and airport security.

The Marine and Ports Branch focuses on national security with a mandate to target terrorist groups and organized crime networks that might utilize Canada's seaports, coastlines, waterways and marine borders as a conduit for their activities. There is no question that our area of responsibility is large, because Canada's marine geography is vast as is the volume of traffic moving through it. Approximately 3.5 million containers pass through Canadian ports each year, and 60 per cent of them either originate from or are destined to the United States.

The Great Lakes and St. Lawrence Seaway system stretches 3,700 kilometres, from west of Montreal to Thunder Bay, through a region containing the highest population density in Canada. The bays and inlets along the route are too numerous to count. The RCMP has taken an integrated approach to these challenges and is an active member of the Interdepartmental Marine Security Working Group under Transport Canada.

The IMSWG provides an important forum for identifying and coordinating federal government marine security actions in support of Canada's objectives. It is key in paving the way forward for enhancing marine security initiatives, building partnerships, identifying gaps and finding solutions. As a result of its work, four pillars have been identified as necessary components in enhancing marine security — specifically, domain awareness, response, collaboration and safeguarding. It should be noted that these four pillars are effective only when they are working together. In other words, those mandated to protect Canada's marine environment need to know what is out there, need response capability to intervene and interdict, need an inventory of critical infrastructure and contingency plans for addressing marine security and need coordination across government departments.

1977, d'abord au sein de l'escouade anti-drogue. Il a été promu en 2005 à son rang actuel, où il est responsable des opérations fédérales et internationales de la GRC. À ce titre, il est responsable des programmes Criminalité financière, Intégrité des frontières, Drogues et crime organisé et Police internationale, ainsi que des Services stratégiques fédéraux. La dernière fois que M. Souccar a comparu devant nous, c'était au début d'octobre. M. Souccar est accompagné de Mike Cabana, surintendant principal, Opérations fédérales et internationales, directeur général de l'intégrité des frontières, GRC.

Bienvenue, messieurs. Nous attendons avec impatience d'entendre votre déclaration liminaire.

Commissaire adjoint Raf Souccar, Opérations fédérales et internationales, Gendarmerie royale du Canada : Honorables sénateurs, je suis heureux de comparaître devant le comité en compagnie de mon collègue, M. Mike Cabana. En tant que directeur général de l'intégrité des frontières, M. Cabana est directement responsable, entre autres, de la sûreté maritime, des équipes intégrées de la police des frontières et de la sûreté aéroportuaire.

La Sous-direction de la sécurité maritime et portuaire contribue à la sécurité nationale en ciblant les groupes terroristes, les réseaux de la criminalité organisée qui sont susceptibles d'utiliser les ports maritimes, les côtes, les voies navigables et les frontières maritimes du Canada pour mener leurs activités criminelles. Il ne fait aucun doute que notre domaine de responsabilité est vaste, vu l'immensité du territoire maritime et le volume de trafic qui y circule. Environ 3,5 millions de conteneurs transitent par les ports canadiens chaque année, dont 60 p. 100 sont en provenance ou à destination des États-Unis.

Le réseau de la Voie maritime du Saint-Laurent et des Grands Lacs s'étend à lui seul sur 3 700 kilomètres, de l'ouest de Montréal jusqu'à Thunder Bay, traversant la région la plus densément peuplée du Canada. Le chemin est semé de baies et de criques innombrables. La GRC a adopté une approche intégrée face à ces défis et est un membre actif du Groupe de travail interministériel sur la sécurité maritime, placé sous l'égide de Transports Canada.

Le GTISM est une tribune importante pour définir et coordonner les interventions du gouvernement fédéral à l'appui des objectifs du Canada en matière de sécurité maritime. Il joue un rôle primordial en frayant la voie aux mesures de renforcement de la sécurité maritime, à l'établissement de partenariats, à l'identification des lacunes et à la recherche de solutions. Suite au travail du groupe, quatre piliers ont été jugés essentiels au renforcement de la sûreté maritime : la connaissance de l'espace maritime, la capacité d'intervention, la collaboration et la protection. Il convient de signaler que ces quatre piliers ne sont efficaces que s'ils fonctionnent de concert. En d'autres termes, ceux qui ont pour mandat de protéger le secteur maritime du Canada doivent savoir ce qui s'y passe, doivent posséder la capacité nécessaire pour intervenir et interdire, doivent posséder un inventaire de l'infrastructure essentiel et des plans d'urgence visant à assurer la sécurité maritime et ont besoin d'une coordination entre les ministères fédéraux.

This is crucial because no one agency can effectively deal with all the threats that we face. The only approach that can work is one that is integrated, interdepartmental, collaborative and cooperative. This is a huge challenge, but given the urgency of our mission it is critical. Securing our marine environment from potential terrorist threats and sophisticated organized crime groups calls for improving coordination, exploring new opportunities and taking part in innovative joint ventures. I am encouraged that Canada is taking a multi-layered approach to marine security under the tutelage of the IMSWG.

I wish to provide the committee with a brief background on the Marine and Ports Branch of the RCMP. In 2002, the Government of Canada provided funding to the RCMP over five years for marine security programs. The funding provided to the RCMP contributed to establishing the National Port Enforcement Teams, NPETs, training emergency response teams to conduct marine operations and conducting security checks relating to port employees.

Two years later, in April 2004, the Government of Canada announced a six-point action plan with additional funding for national security initiatives. Through the action plan, the Department of National Defence was assigned lead responsibility for the creation of Marine Security Operation Centres, MSOCs, on the East and West Coasts. The RCMP and other federal agencies partner in these MSOCs.

In the budget of 2005, the Government of Canada announced additional funding to enhance the security of Canada's marine transportation system and maritime borders. This new financial support helped us to develop and enhance five marine security initiatives to further strengthen marine integration among federal, provincial and municipal partners. These initiatives are in various stages of development, but they share a common thread — specifically, targeting, disrupting and eliminating threats from organized crime and potential terrorist threats. I shall describe each entity briefly.

The National Port Enforcement Teams are integrated multi-disciplinary, intelligence-led teams located in the ports of Halifax, Montreal and Vancouver. They focus on national security and organized crime investigation. These teams have recently been expanded to include more personnel as well as a new team, which will be placed at the Port of Hamilton in 2007.

Our MSOCs, as indicated earlier, have been established on the East and West Coasts and are led by the Department of National Defence. Drawing from the design and experience of the Department of National Defence, the RCMP has established an interim MSOC in the Niagara region for coordinating marine information on the Great Lakes and the St. Lawrence Seaway. By bringing together civilian and military interagency staff, the three MSOCs not only provide a much clearer marine picture through intelligence, surveillance and reconnaissance information but also

Cela est primordial parce qu'aucun organisme ne peut à lui seul contrer efficacement toutes les menaces auxquelles nous sommes confrontés. La seule approche efficace passe par l'intégration, la collaboration et la coopération interministérielle. Ce n'est pas une mince tâche mais vu l'urgence de notre mission, elle est essentielle. La protection du secteur maritime contre d'éventuelles actions terroristes et des groupes criminels hautement organisés nécessite une meilleure coordination, l'exploration de nouvelles possibilités et la participation à des initiatives conjointes novatrices. Je suis encouragé par l'approche à multiples niveaux adoptée par le Canada à l'égard de la sûreté maritime, sous l'égide du GTISM.

J'aimerais rapidement dire quelques mots sur la Sous-direction de la sécurité maritime et portuaire de la GRC. En 2002, le gouvernement du Canada a alloué à la GRC un financement quinquennal pour les programmes de sécurité maritime. Ces fonds ont permis à la GRC de mettre sur pied les équipes nationales d'enquêtes portuaires, les EMEP, d'entraîner des groupes tactiques d'intervention aux opérations en mer et d'effectuer des vérifications de sécurité sur le personnel portuaire.

Deux ans plus tard, en avril 2004, le gouvernement du Canada a annoncé un plan d'action en six points qui prévoyait l'octroi de fonds supplémentaires pour des initiatives de sécurité nationale. Le plan d'action donnait au ministère de la Défense nationale la responsabilité première de la création de centres des opérations de la sûreté maritime, ou COSM, sur les côtes est et ouest, en partenariat avec la GRC et d'autres organismes fédéraux.

Dans le budget fédéral de 2005, le gouvernement du Canada a annoncé des crédits supplémentaires destinés au renforcement de la sécurité du réseau de transport maritime et des frontières maritimes du Canada. Ces fonds supplémentaires ont permis d'élaborer et d'intensifier cinq initiatives en matière de sécurité maritime qui visent à renforcer l'intégration entre les partenaires fédéraux, provinciaux et municipaux. Des initiatives sont à diverses étapes de conception mais elles ont toutes un dénominateur commun, soit cibler, contrer et éliminer les menaces provenant du crime organisé et de terroristes potentiels. Je vais décrire brièvement chacune de ces entités.

Les équipes nationales d'enquêtes portuaires sont des groupes multidisciplinaires intégrés, axés sur le renseignement et situés dans les ports de Halifax, de Montréal et de Vancouver. Ils se concentrent sur les enquêtes relatives à la sécurité nationale et au crime organisé. Leur effectif a récemment été accru et une nouvelle équipe va être mise en place dans le port de Hamilton en 2007.

Nos COSM, comme je l'ai indiqué, ont été implantés sur les côtes est et ouest et sont dirigés par le ministère de la Défense nationale. En s'inspirant du modèle et des expériences du MDN, la GRC a établi un COSM provisoire dans la région de Niagara afin de coordonner l'information maritime sur le réseau des Grands Lacs et de la Voie maritime du Saint-Laurent. Rassemblant du personnel civil et militaire provenant de divers organismes, les trois centres non seulement dressent un portrait plus clair de la situation maritime grâce aux renseignements

through the mandate and capacity to detect, assess and assist in providing a coordinated approach to marine security threats. In other words, the MSOCs cast a wide marine security net.

The Marine Security Enforcement Teams began operating on the Great Lakes in July 2005. These integrated teams are staffed with members from provincial and municipal departments along with the RCMP, working on Canadian Coast Guard vessels alongside Canadian Coast Guard personnel. The primary role of the MSETs is to safeguard and address federal on-water enforcement requirements and to provide an armed fast response capacity to address potential threats. Currently, there are three dedicated interim vessels that also service as platforms for Marine Security Emergency Response Teams, MSERTs. The MSET initiative involves the procurement and deployment of four permanent vessels on the Great Lakes. Their rollout will begin in 2009-10.

The MSERTs provide a tactical police response to critical events within the domestic marine environment. Two new specialty trained integrated teams being established in Montreal and Toronto will have marine intervention capability for responding to highly critical and time-sensitive situations on the Great Lakes and on the St. Lawrence Seaway.

The National Waterside Security Coordination Team conducts research to identify vulnerabilities by consulting with law enforcement and government agencies at all levels. One of the main goals is developing a thorough grasp of the marine asset inventory owned and operated by the various agencies. This team, which comprises RCMP, provincial and municipal police officers, provides recommendations to close gaps and provide a coordinated and integrated solution to waterside security.

In closing, Mr. Chairman, the RCMP's Marine and Ports Branch Program also contributes to global marine security by working with American and other international law enforcement partners to protect the integrity of our shared waters. We are developing a memorandum of understanding with the U.S. Coast Guard to establish a permanent Coast Guard liaison officer within the Great Lakes Marine Security Operation Centre.

I reiterate that no one agency can fully secure the marine environment on its own. This must be an integrated cooperative undertaking. There is no question that the agencies tasked with protecting our marine environment are becoming more aware of how other departments work and what assets they can bring to bear. If we use the example of the five marine initiatives that I mentioned earlier, each one is integrated with other agencies and requires their input and cooperation. It is extremely important to

recueillis et à la surveillance et à la reconnaissance effectuée, mais ont aussi le mandat et la capacité de déceler et d'évaluer les menaces à la sécurité maritime et d'aider à coordonner les moyens de les contrer. En d'autres termes, les COSM lancent un vaste filet de sécurité maritime.

Les équipes de la Sûreté maritime ont commencé leurs patrouilles sur les Grands Lacs en juillet 2005. Ces équipes intégrées comptent des membres des services de police provinciaux et municipaux, des agents de la GRC et des membres de la Garde côtière canadienne, travaillant sur les navires de cette dernière. Le rôle premier des ESM consiste à assurer une protection et à exécuter les lois fédérales sur l'eau, ainsi qu'à offrir une capacité d'intervention rapide et armée pour contrer les menaces potentielles. À l'heure actuelle, trois navires ont été affectés provisoirement à ces fonctions et servent également de plate-forme aux groupes tactiques d'intervention en sûreté maritime, les GTISM. L'initiative des ESM nécessite l'acquisition et le déploiement de quatre navires patrouilleurs permanents sur les Grands Lacs. Leur entrée en service est prévue pour 2009-2010.

Les GTISM permettent une intervention policière tactique lors d'incidents critiques dans le secteur marin intérieur. Deux nouveaux groupes intégrés spécialement entraînés, au cours d'établissement à Montréal et à Toronto, disposeront d'une capacité d'intervention sur l'eau afin de réagir aux situations hautement critiques exigeant une action rapide pouvant survenir dans le réseau des Grands Lacs et de la Voie maritime du Saint-Laurent.

L'équipe nationale de coordination de la sécurité côté eau effectue des recherches afin de cerner les vulnérabilités en consultant les services de police et les organismes gouvernementaux à tous les niveaux. L'un des objectifs principaux de l'équipe est d'obtenir un inventaire précis des équipements maritimes que possèdent et exploitent les divers organismes. Cette équipe, composée de membres des services de police municipaux et provinciaux et de la GRC, formule des recommandations pour combler les lacunes et fournit une solution coordonnée et intégrée à la sécurité côté eau.

Pour conclure, monsieur le président, le Programme de la sécurité maritime et portuaire de la GRC contribue aussi à la sécurité maritime mondiale, grâce à la collaboration avec nos partenaires américains et d'autres partenaires internationaux en matière d'application de la loi, afin de protéger l'intégrité des eaux partagées. Nous préparons actuellement un protocole d'entente avec la garde côtière américaine afin de disposer d'un agent de liaison permanent au centre des opérations de la sûreté maritime des Grands Lacs.

Je répète qu'aucun organisme ne peut à lui seul assurer la sécurité de l'espace maritime. Ce travail exige l'intégration et la collaboration. Il est certain que les organismes chargés de protéger l'espace maritime commencent à mieux connaître le fonctionnement des autres ministères et les ressources qu'ils peuvent contribuer. Si l'on prend l'exemple des cinq initiatives de sécurité maritime que j'ai mentionnées, chacune d'entre elles est intégrée aux autres organismes et exige la participation et la

have key stakeholders at the same table recognizing the strengths of each partner agency and bringing those to the forefront for our common goal — that is, a safer marine environment and, through it, a safer land and air environment.

As a result, we are seeing more and more examples where multi-agency coordination is making a difference. We are seeing successful operations at our ports and on our waters. However, we acknowledge that we must improve on this foundation. We will continue to examine opportunities, such as establishing permanent federal Marine Security Enforcement Teams dedicated to national security on the East and West Coasts, establishing permanent marine security emergency response capability on the East and West Coasts, establishing a permanent Great Lakes Marine Security Operation Centre. In support of the Government of Canada's commitment to re-instate policing at marine sports, the RCMP recognizes the need to work with the ports community, local officials and other stakeholders as a key element in enhancing security at our ports.

I thank the committee for allowing me to make these comments. My colleague and I are prepared to take any questions you may have.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Souccar. We have a great interest in this subject, and the first questioner is Senator Moore.

Senator Moore: When you ran through the five initiatives, you spoke about cooperation, coordination and so on. I did not hear anything with regard to staffing of personnel. Could we go through the five from the beginning, and maybe you could indicate what personnel are there now and what you may hope for?

At page 5, you start with the National Port Enforcement Teams, the NPETs, and you said they are located in Halifax, Montreal and Vancouver. I am talking about the RCMP personnel in each of those locations. I would then ask you to run through the other four initiatives, for a total of five.

Mr. Souccar: I can certainly do that. If we start with the Marine Security Operation Centres, we have a total of eight full-time employees — three RCMP, one RCMP police officer, one civilian member —

The Chairman: I missed that. Which item are you on?

Mr. Souccar: On the MSOCs.

The Chairman: How about number one?

Senator Moore: Yes, start with the National Port Enforcement Teams.

Mr. Souccar: Certainly. At this point, we have six police officers in Montreal, six police officers in Vancouver, nine in Halifax and three in headquarters in a coordination role, as well as three public servants.

collaboration de ces derniers. Il est extrêmement important que les principaux intervenants soient réunis à la même table et reconnaissent et mettent à profit les atouts de chacun à la poursuite de notre objectif commun, soit un domaine maritime plus sûr et, par extension, un espace terrestre et aérien plus sûr.

Ainsi, nous voyons de plus en plus d'exemples où la coordination entre organismes fait une différence. Nous voyons des opérations réussies dans nos ports et dans nos eaux. Toutefois, nous reconnaissons que des améliorations restent nécessaires en partant de ces assises. Nous continuerons d'examiner les possibilités, telles que l'établissement d'équipes de la sûreté maritime fédérale permanente sur les côtes est et ouest, l'établissement de groupes tactiques d'intervention en sûreté maritime permanent sur les côtes est et ouest, la création d'un centre des opérations de la sûreté maritime permanent dans les Grands Lacs. À l'appui de l'engagement du gouvernement fédéral de resserrer les contrôles policiers dans les ports, la GRC reconnaît que la collaboration avec les autorités portuaires, les responsables locaux et d'autres intervenants constitue un ingrédient clé du renforcement de la sécurité dans nos ports.

Je remercie les membres du comité de m'avoir permis de faire ces observations préliminaires. Mon collègue et moi-même sommes prêts à répondre aux questions que vous pourriez avoir.

Le président : Merci beaucoup, monsieur Souccar. Nous portons un grand intérêt à ce sujet. Le sénateur Moore sera le premier à vous poser des questions.

Le sénateur Moore : Lorsque vous avez passé en revue les cinq initiatives, vous avez parlé de coopération, de coordination, etc. Je n'ai rien entendu au sujet de la dotation en personnel. Pourrions-nous reprendre les cinq au début, et pourriez-vous peut-être nous indiquer quels sont les effectifs actuels et quel chiffre vous espérez atteindre?

À la page 5, vous commencez à parler des équipes nationales d'enquêtes portuaires, les ENEP, et vous indiquez qu'elles sont situées à Halifax, Montréal et Vancouver. J'aimerais savoir quels sont les effectifs de la GRC dans chacun de ces sites. Je vous demanderais ensuite de nous donner les mêmes renseignements pour les quatre autres initiatives, pour le total de cinq.

M. Souccar : Certainement. Si nous commençons avec les centres des opérations de la sûreté maritime, nous avons un total de cinq employés à temps plein — trois de la GRC, un agent de police de la GRC, un membre civil...

Le président : Je suis perdu. De quoi parlez-vous?

Le Comm. adj. Souccar : Des COSM.

Le président : Qu'en est-il de la première initiative?

Le sénateur Moore : Oui, commencez avec les équipes nationales d'enquêtes portuaires.

M. Souccar : Certainement. À ce stade, nous avons six agents de police à Montréal, six agents à Vancouver, neuf à Halifax et trois au quartier général dans un rôle de coordination, ainsi que trois fonctionnaires.

The Chairman: That is 25 in total. How many designated ports do we have? You have these three here, but there are 19 designated ports in Canada, are there not?

Mr. Souccar: That is correct.

The Chairman: For the 19 designated ports, you have 25 officers in total, concentrated in these three ports.

Mr. Souccar: Correct, with Hamilton coming on line in 2007-08.

The Chairman: But there are no people there now.

Mr. Souccar: No people there now, but as of this coming fiscal year, we will have nine in Hamilton. Then the numbers for Montreal will increase by two, to eight; the numbers in Vancouver will increase by two, also to eight; and the numbers in Halifax will remain as is. That is for the National Port Enforcement Teams.

The Chairman: But none for St. John's, Saint John and so on, for the other 19 ports?

Mr. Souccar: That is correct.

Senator Moore: Could we go then to the second initiative, the MSOCs, the Marine Security Operation Centres? Could you run through MSOC personnel at each location?

Mr. Souccar: With the MSOC, as I indicated earlier, the ones on the East and West Coasts are led by the Department of National Defence, and the one for the Great Lakes and St. Lawrence Seaway is an interim MSOC. We are hoping that it will be made permanent at some point. At this point, it is an interim location and has eight full-time employees.

The Chairman: It is in Halifax now, is it not? It is being run out of Halifax, not Niagara.

Mr. Souccar: No, it is out of Niagara. The interim one for the Great Lakes is out of the Niagara region.

The Chairman: The last time we took testimony on this, we were told that you got your picture out of Trinity.

Mr. Souccar: The East Coast MSOC has two dedicated Department of National Defence employees working out of the East Coast MSOC who provide the interim one in Niagara with the maritime picture.

The Chairman: I see.

Senator Banks: Is that where there are eight?

Mr. Souccar: No, in the Niagara one, we have eight.

The Chairman: But not yet?

Mr. Souccar: Yes.

The Chairman: You have them there now.

Mr. Souccar: Yes, they are there now.

Senator Moore: Of those eight, did you say three are RCMP?

Le président : Cela fait un total de 25. Combien de ports désignés avons-nous? Vous avez ces trois-là, mais il existe 19 ports désignés au Canada, n'est-ce pas?

M. Souccar : C'est juste.

Le président : Pour les 19 ports désignés, vous avez 25 agents au total, concentrés dans ces trois ports.

M. Souccar : Exact, avec prochainement l'ouverture du centre de Hamilton en 2007-2008.

Le président : Oui, mais il n'y a pas d'effectif aujourd'hui.

M. Souccar : Non, pas en ce moment, mais dès l'exercice prochain, nous en aurons neuf à Hamilton. Ensuite, l'effectif de Montréal augmentera de deux, pour passer à huit; le chiffre de Vancouver augmentera de deux, pour atteindre huit; et l'effectif de Halifax restera inchangé. Voilà pour ce qui est des équipes nationales d'enquêtes portuaires.

Le président : Mais il n'y a rien à St. John's, à Saint John, et cetera., rien dans les 19 autres ports?

M. Souccar : C'est juste.

Le sénateur Moore : Passons à la deuxième initiative, les COSM, les centres des opérations de la sûreté maritime. Pourriez-vous nous indiquer les effectifs de chacun?

M. Souccar : Comme je l'ai indiqué, les COSM des côtes est et ouest sont sous la direction du ministère de la Défense nationale, et celui des Grands Lacs et de la Voie maritime du Saint-Laurent est un centre provisoire. Nous espérons qu'il deviendra permanent. À ce stade, c'est un centre provisoire qui compte huit employés à temps plein.

Le président : Il est installé à Halifax en ce moment, n'est-ce pas? Les opérations sont gérées à partir de Halifax, non de Niagara.

M. Souccar : Non, il est installé à Niagara. Le centre provisoire des Grands Lacs est installé dans la région de Niagara.

Le président : La dernière fois que nous avons entendu des témoignages à ce sujet, on nous a dit que vous obteniez vos images de Trinity.

M. Souccar : Le COSM de la côte est possède deux spécialistes du ministère de la Défense nationale qui fournissent au centre provisoire de Niagara les images maritimes.

Le président : Je vois.

Le sénateur Banks : Est-ce là où il y en a huit?

M. Souccar : Non, nous en avons huit à Niagara.

Le président : Mais pas encore?

M. Souccar : Si.

Le président : Ils sont en place aujourd'hui.

M. Souccar : Oui, ils sont en place.

Le sénateur Moore : Sur ces huit, disiez-vous que trois sont de la GRC?

Mr. Souccar: Three RCMP police officers, one civilian member and four military, DND, with two additional Department of National Defence working out of the East Coast MSOC, but dedicated solely to the Great Lakes and St. Lawrence Seaway, providing a maritime picture exclusively for that purpose.

The Chairman: Could you tell us the line that you use for the extent of the St. Lawrence Seaway? The committee has been arbitrarily using a line from Tadoussac to Pointe au Pic. Where is your line?

Chief Superintendent Mike Cabana, Federal and International Operations, Director General, Border Integrity, RCMP: Our line is at the St. Lambert Lock.

The Chairman: You start right at Montreal, and then you go where?

Mr. Cabana: Just west of Montreal.

The Chairman: Through to the lakehead?

Mr. Cabana: Yes.

The Chairman: Who has responsibility down past Trois Rivières, Quebec City and east?

Mr. Cabana: That would be the *Atlantic* MSOC.

The Chairman: What police personnel do you have taking care of that? Who is enforcing federal statutes outside of Quebec City on the river?

Mr. Cabana: At this point in time, we have a Marine Security Enforcement Team that patrols that area, with integrated teams comprised of Sûreté du Québec members and RCMP members on a Canadian Coast Guard platform.

The Chairman: Well, let us be clear about this, because last time we put this question to one of your colleagues, we were told that there were no RCMP on that part of the river enforcing federal statutes. How frequently does this platform move up and down and what sort of platform are you talking about?

Mr. Cabana: At this time, they are patrolling that area with the *Lauzier*, a Canadian Coast Guard vessel. As far as the actual specs for the vessel, I am not aware of them, sir.

The Chairman: Is the *Lauzier* tied up along the pier for the summer?

Mr. Cabana: That is not my understanding, Mr. Chairman.

The Chairman: What is your understanding?

Mr. Cabana: My understanding is that the *Lauzier* is patrolling the St. Lawrence Seaway.

The Chairman: 24/7?

Mr. Cabana: No, Mr. Chairman, not 24/7. At present, I believe it is 10 hours, five days a week.

M. Souccar: Il y a trois agents de police de la GRC, un membre civil et quatre militaires du MDN, avec deux spécialistes supplémentaires du ministère de la Défense nationale travaillant au COSM de la côte est mais qui se consacrent exclusivement aux Grands Lacs et à la Voie maritime du Saint-Laurent et fournissent les images pour cette région.

Le président: Comment délimitez-vous la Voie maritime du Saint-Laurent? Le comité a utilisé arbitrairement comme limite une ligne allant de Tadoussac à Pointe au Pic. Où se situe votre ligne?

Surintendant principal Mike Cabana, Opérations fédérales et internationales, directeur général de l'intégrité des frontières, GRC: Notre ligne est à l'écluse de Saint-Lambert.

Le président: Elle commence à Montréal même et ensuite où va-t-elle?

M. Cabana: C'est tout ce qui se trouve à l'ouest de Montréal.

Le président: Jusqu'à la tête des Lacs?

M. Cabana: Oui.

Le président: Qui est responsable du secteur aval, Trois-Rivières, Québec et plus à l'est?

M. Cabana: C'est le COSM *Atlantique*.

Le président: De quel personnel policier disposez-vous? Qui applique les lois fédérales sur le fleuve au large de Québec?

M. Cabana: À ce stade, nous avons une équipe de la sûreté maritime qui patrouille cette zone, soit une équipe intégrée composée de membres de la Sûreté du Québec et de membres de la GRC sur un navire de la Garde côtière canadienne.

Le président: Eh bien, tirons les choses au clair car la dernière fois que nous avons posé cette question à l'un de vos collègues, on nous a dit qu'il n'y avait pas d'agent de la GRC sur cette partie du fleuve pour imposer le respect des lois fédérales. À quelle fréquence cette « plate-forme » parcourt-elle le fleuve et de quelle sorte de « plate-forme » parlez-vous?

M. Cabana: À l'heure actuelle, ils patrouillent le fleuve avec le *Lauzier*, un navire de la Garde côtière canadienne. Pour ce qui est des spécifications de ce navire, je ne les connais pas, monsieur.

Le président: Est-ce que le *Lauzier* est amarré à quai pour l'été?

M. Cabana: Je ne crois pas, monsieur le président.

Le président: Que croyez-vous?

M. Cabana: Je crois savoir que le *Lauzier* patrouille la Voie maritime du Saint-Laurent.

Le président: Vingt-quatre heures par jour, sept jours par semaine?

M. Cabana: Non, monsieur le président. À l'heure actuelle, je crois que c'est dix heures, cinq jours par semaine.

Mr. Souccar: The capacity is not there for 24/7 in terms of human resources. If the human resources were there, it would be capable of doing a 24/7 patrol.

Senator Moore: Vis-à-vis the Marine Security Enforcement Teams, you mentioned RCMP personnel but, again, what are the numbers and where are they based?

Mr. Souccar: At this point, the marine security enforcement team has 16 full-time employees; it includes the Ontario Provincial Police, the Niagara regional police, the Toronto Police Service and the Sûreté du Québec.

Senator Banks: Not RCMP?

Mr. Souccar: As well as RCMP — this is an integrated team.

The Chairman: Sixteen RCMP is what we were told.

Mr. Cabana: There are a total of 14 police officers that are responsible to take part in these patrols. At the present time, it is two police officers per patrol.

The Chairman: Two RCMP officers per patrol?

Mr. Cabana: Correct.

The Chairman: So there are eight patrols.

Mr. Cabana: No. At present, there are three vessels that are patrolling the St. Lawrence Seaway and the Great Lakes. Because of shift scheduling, there have to be more resources than strictly six police officers, so it gives us a total of 14; the additional two resources are for coordination at the policy centre.

The Chairman: Then please tell the committee, if you would, how does it deliver out when you are looking at shifting? Are you able to have one vessel on one of the Great Lakes for eight hours a day, seven days a week? I guess we would take away Michigan as not being our responsibility. On the remaining Great Lakes, how many vessels do you have at any given time on a 24-hour basis?

Mr. Cabana: Again, Mr. Chairman, it depends on the intelligence that is available. The ships are deployed based on available intelligence, but at any given time the most that you will have on the Great Lakes are two vessels.

The Chairman: Do you currently have a real-time maritime picture of the vessels on the Great Lakes?

Mr. Cabana: At this time, we have a partial picture. The partial picture is being provided by the East Coast Marine Security Operation Centres. It is supplemented by intelligence that is received from the other border integrity units, such as the IBETs and to some extent the NPETs, as well as police of jurisdiction.

The Chairman: If we could stay away from the acronyms. Not all the people watching know what an IBET is, so if you could describe an IBET.

M. Souccar : Les ressources humaines ne suffisent pas pour patrouiller en permanence. Si l'effectif était suffisant, le navire pourrait assurer une patrouille ininterrompue.

Le sénateur Moore : En ce qui concerne les équipes de la sûreté maritime, vous avez mentionné du personnel de la GRC, mais redites-moi combien d'agents et où ils sont basés?

M. Souccar : À ce stade, l'équipe de la sûreté maritime compte 16 employés à temps plein, provenant de la Police provinciale de l'Ontario, de la Police régionale de Niagara, du Service de police de Toronto et de la Sûreté du Québec.

Le sénateur Banks : Pas de la GRC?

M. Souccar : Il y a aussi des agents de la GRC — c'est une équipe intégrée.

Le président : On nous avait parlé de 16 agents de la GRC.

M. Cabana : Un total de 14 agents de police assurent ces patrouilles. À l'heure actuelle, c'est deux agents par patrouille.

Le président : Deux agents de la GRC par patrouille?

M. Cabana : Exact.

Le président : Vous avez donc huit patrouilles.

M. Cabana : Non. À l'heure actuelle, trois navires patrouillent la Voie maritime du Saint-Laurent et les Grands Lacs. Étant donné le travail par quarts, il faut plus que six agents de police, et nous en avons un total de 14; les deux autres assurent la liaison au centre.

Le président : Veuillez nous indiquer, s'il vous plaît, ce que cela donne dans la pratique, compte tenu des quarts? Êtes-vous en mesure de placer un navire sur l'un des Grands Lacs huit heures par jour, sept jours par semaine? Je suppose que l'on peut considérer que le lac Michigan n'est pas de notre responsabilité. Sur les Grands Lacs restants, combien de navires avez-vous à tout moment, sur une base de 24 heures par jour?

M. Cabana : Encore une fois, monsieur le président, tout dépend des renseignements qui nous parviennent. Les navires sont déployés en fonction des renseignements disponibles, mais vous aurez au maximum deux navires en même temps sur les Grands Lacs.

Le président : Disposez-vous actuellement d'une image maritime en temps réel montrant les navires circulant sur les Grands Lacs?

M. Cabana : À ce stade, nous avons une image partielle. Celle-ci nous est fournie par le centre des opérations de la sûreté maritime de la côte est. Elle est complétée par des renseignements transmis par les autres unités de protection frontalière, telles que les EIPF et, dans une certaine mesure, les ENEP, ainsi que les services de police.

Le président : Pourriez-vous éviter les sigles? Tous les téléspectateurs qui nous suivent ne savent pas ce qu'est une EIPF, et vous pourriez peut-être indiquer de quoi il s'agit.

Mr. Cabana: IBETs are Integrated Border Enforcement Teams that are strategically located along the land border between ports of entry. I believe I made reference to the NPETs, which are the National Port Enforcement Teams, which are teams located at the present time in three of the major ports, with a fourth one, the Port of Hamilton, coming on line in 2007-08.

Senator Moore: There are currently three dedicated interim vessels that also serve as platforms for Marine Security Emergency Response Teams, or MSERTs. What are those three vessels? How big are they, and can they handle all kinds of weather?

Mr. Souccar: There are two Coast Guard vessels that are being used and one redeployed RCMP vessel, so there are three in all at this point being used as part of the Marine Security Enforcement Teams. They will be replaced by 140-foot vessels that are currently being built, which will come on line starting 2009-10.

Senator Moore: These are ocean-going Coast Guard ships, are they? We are not talking inflatables here but about ships, are we?

Mr. Cabana: We are speaking of vessels. Their capacity is less than the vessels that are presently being built. That is my understanding. For example, they do not have the 24-hour capability that the new vessels will have.

The Chairman: Of the vessels you have, one is a commissioner-class vessel, which has a speed of what?

Mr. Cabana: The commissioner-class vessel, I believe, has a speed of 30 knots.

The Chairman: The vessels have been described to us as essentially floating detachments rather than vessels for chasing somebody who is trying to smuggle something across the lake. Is that correct?

Mr. Souccar: The vessels are not at the level that we would like them to be in order to operate as effectively and efficiently as possible, and that is why we have new ones coming on line in 2009-10. This is the best we can do right now with what we have.

The Chairman: The Coast Guard vessels are buoy tenders, like the Griffon?

Mr. Cabana: The Coast Guard vessels are the *Cape Hurd* and the *Lauzier*.

The Chairman: The new vessels coming on will be assets belonging to the RCMP or to the Coast Guard?

Mr. Cabana: They will belong to the Coast Guard.

The Chairman: Will they have other duties besides border security? Do they tend buoys, break ice, or do other things?

Mr. Cabana: No. They will be dedicated for Marine Security Enforcement Teams, for patrols.

The Chairman: Will they be armed?

M. Cabana : Les EIPF sont les équipes intégrées de la police des frontières, qui sont localisées stratégiquement le long de la frontière terrestre, entre les points d'entrée. Je crois avoir fait état des ENEP, qui sont les équipes nationales d'enquêtes portuaires, c'est-à-dire des équipes localisées à l'heure actuelle dans trois grands ports, avec une quatrième devant être mise en place en 2007-2008 dans le Port de Hamilton.

Le sénateur Moore : Deux navires spécialisés servent actuellement de plate-forme aux Groupes tactiques d'intervention en sûreté maritime, ou GTISM. Quels sont ces trois navires? Quelle est leur taille et peuvent-ils naviguer par tout temps?

M. Souccar : Deux navires de la Garde côtière sont utilisés, ainsi qu'un navire de la GRC redéployé, si bien que nous en avons en tout trois à ce stade que peuvent utiliser les équipes de la sûreté maritime. Ils seront remplacés par des navires de 140 pieds en cours de construction, qui entreront en service à partir de 2009-2010.

Le sénateur Moore : Ce sont des navires de haute mer de la Garde côtière, n'est-ce pas? Nous ne parlons pas ici d'embarcations gonflables, mais bien de navires, n'est-ce pas?

M. Cabana : Nous parlons de navires. Leur capacité est moindre que celle des navires en cours de construction. C'est ce que je crois savoir. Par exemple, ils n'ont pas la capacité de navigation 24 heures qu'auront les nouveaux.

Le président : Parmi vos navires actuels, l'un est un navire de la classe Commissaire; quelle est sa vitesse?

M. Cabana : Je crois que le navire de classe Commissaire a une vitesse de 30 nœuds.

Le président : On nous les a décrits comme étant essentiellement des détachements flottants plutôt que des navires capables de poursuivre un bateau de contrebande sur le lac. Est-ce exact?

M. Souccar : Les navires n'ont pas la capacité que nous aimerions pour un service aussi efficace et efficient que possible, et c'est pourquoi nous en mettrons de nouveaux en service en 2009-2010. C'est le mieux que nous puissions faire en ce moment avec ce que nous avons.

Le président : Les navires de la Garde côtière sont-ils des baliseurs de type Griffon?

M. Cabana : Les navires de la Garde côtière sont le *Cape Hurd* et le *Lauzier*.

Le président : Les nouveaux navires en construction appartiendront-ils à la GRC ou bien à la Garde côtière?

M. Cabana : À la Garde côtière.

Le président : Auront-ils d'autres missions hormis la sécurité frontalière? Vont-ils servir de baliseurs, de brise-glace ou faire d'autres choses?

M. Cabana : Non. Ils seront réservés aux patrouilles des équipes de la sûreté maritime.

Le président : Seront-ils armés?

Mr. Souccar: The Royal Canadian Mounted Police officers and other law enforcement officers that are on those ships will be armed. The Canadian Coast Guard, as you know, is not armed.

The Chairman: Will you have something in addition to your sidearms and rifles? Will there be weapons mounted on the deck?

Mr. Souccar: I do not have the answer to that at this point. Mr. Cabana may. I do not think you will see what you see south of the border.

The Chairman: Could you come back to us with what sort of armament will be available on the new vessels?

Mr. Souccar: Sure. My understanding is that they will not have .50 calibre machine guns, for example, mounted in the same way as you see south of the border.

The Chairman: Something larger?

Could you tell something about the speed and sustainability of the vessels? Can you stay out on them overnight, 24 hours? Could you tell us the range of them, how large a crew is necessary to operate them, how many police officers can be carried on them, and their capability to board other craft.

Senator Banks: Did you say they were 140 feet long?

Mr. Souccar: Yes.

Senator Banks: How many will there be?

Mr. Souccar: Four, the first one coming on line in 2009-10.

The Chairman: Will they be built with equipment to enhance the real-time maritime picture and will it be fed back into Marine Security Operation Centres? In other words, will they have the capacity to extend and enhance the picture that you get at the MSOCs?

Mr. Souccar: Every asset we have out there enhances the picture that we get at the MSOCs. Intelligence or information comes in and it is sifted through, and intelligence comes out and goes back. It flows two ways. The more vessels we have out there, the more capable they are and the longer they are there, the more information we can get.

The Chairman: Could you describe this? Is there radar picking up the vessel, is it visual, or is it somebody saying, "We see a vessel at three o'clock and it looks like this"? Could we have more clarity on how intelligence adds to the picture?

Mr. Souccar: Will do.

Senator Moore: We talked about the Marine Security Enforcement Teams. What about the Marine Security Emergency Response Teams, that one plus the fifth one? Would you please run through the staffing of those two initiatives?

Mr. Souccar: For the Marine Security Emergency Response Teams, we are looking at two teams, one in Montreal and one in Toronto. The staffing of these teams is ongoing.

Senator Moore: Do we have numbers or has it not been formulated yet? What do you mean by "ongoing"?

M. Souccar : Les agents de la Gendarmerie royale et les autres agents de police à bord de ces navires seront armés. La Garde côtière canadienne, comme vous le savez, n'est pas armée.

Le président : Aurez-vous des armes en sus de vos revolvers et carabines? Des armes seront-elles montées sur le pont?

M. Souccar : Je n'ai pas la réponse à cela à ce stade. Peut-être M. Cabana la connaît-il. Je ne pense pas que vous verrez ce qui existe au sud de la frontière.

Le président : Pourriez-vous nous indiquer ultérieurement quelle sorte d'armement sera installé sur les nouveaux navires?

M. Souccar : Certainement. Je crois savoir qu'ils n'auront pas des mitrailleuses de calibre .50 montées sur le pont, comme en ont les Américains.

Le président : Quelque chose de plus gros?

Pourriez-vous nous parler de la vitesse et de l'autonomie des navires? Pouvez-vous y rester en patrouille de nuit, pendant 24 heures? Pouvez-vous nous indiquer leur rayon d'action, la taille de l'équipage requis, le nombre d'agents de police qu'ils peuvent transporter et leur capacité à aborder d'autres embarcations?

Le sénateur Banks : Disiez-vous qu'ils font 140 pieds de long?

M. Souccar : Oui.

Le sénateur Banks : Combien y en aura-t-il?

M. Souccar : Quatre; le premier entre en service en 2009-2010.

Le président : Auront-ils une capacité de détection permettant d'améliorer l'image maritime en temps réel et leurs signaux seront-ils transmis aux centres des opérations de la sûreté maritime? En d'autres termes, auront-ils la capacité d'élargir et d'affiner l'image que vous recevez actuellement dans les COSM?

M. Souccar : Chacun de nos navires contribue à l'image que reçoivent les COSM. Des renseignements arrivent et sont passés au crible et des renseignements en repartent. C'est un flux à deux sens. Plus nous aurons de navires sur l'eau, plus ils auront de capacité et plus longtemps ils patrouilleront, et plus nous recueillerons d'information.

Le président : Pourriez-vous décrire cela? Y aura-t-il un radar pour repérer une embarcation, ou bien est-ce visuel, ou quelqu'un dit-il : « Nous voyons une embarcation à trois heures, de tel type »? Pourriez-vous nous indiquer plus clairement en quoi les renseignements compléteront l'image?

M. Souccar : Certainement.

Le sénateur Moore : Nous avons parlé des équipes de la sûreté maritime. Qu'en est-il des groupes tactiques d'intervention en sûreté maritime, ceux-là plus le cinquième? Pourriez-vous nous indiquer les effectifs à la disposition de ces deux initiatives?

M. Souccar : Dans le cas des Groupes tactiques d'intervention en sûreté maritime, nous en avons deux, l'un à Montréal et l'autre à Toronto. La dotation de ces deux groupes est en cours.

Le sénateur Moore : Avez-vous des chiffres ou bien n'est-ce pas encore décidé? Qu'entendez-vous par « en cours »?

Mr. Souccar: In terms of the numbers, I ask that you not ask me to reveal the numbers of personnel on an emergency response team in public. It can be done in camera. However, as I said, there are two teams, situated in Toronto and Montreal, with a capacity to respond quickly and efficiently.

The Chairman: Are these teams dedicated? Is the staff full-time?

Mr. Souccar: Yes, those would be dedicated Marine Security Emergency Response Teams.

The Chairman: When they are not responding, they are training and drilling and so on? They do not have another job; they do not wear two hats?

Mr. Souccar: No. They are dedicated Marine Security Emergency Response Teams.

Mr. Cabana: They are integrated teams with some of the police of jurisdiction.

The Chairman: The police of jurisdiction are dedicated and they are full-time as well?

Mr. Cabana: If I may, Mr. Chairman? You will see some cross-training occurring with the teams already in place that are responsible for some of the responses to incidents inland within some of these jurisdictions, as well as in concert with the resources that we will be dedicating to the maritime teams.

The Chairman: When you talk about the two teams, one in Ontario and one in Quebec, you moved your hands as though they were coming together. Are there jurisdictional problems with the Quebec police coming into Ontario and vice versa?

Mr. Souccar: The only jurisdictional issues would be for provincial municipal police officers who are police officers in and for the province in which they were sworn. This can be remedied through supernumerary special constable designations under the RCMP Act. There are solutions to that and they are not difficult to achieve.

The Chairman: These are double-badged as opposed to double-headed?

Mr. Souccar: Yes. The integration as well is important to the extent that we can leverage on expertise that already exists with various emergency response teams from municipal and provincial police departments in terms of underwater capacity, and so on.

Senator Moore: I am not clear. Are these land-based personnel or will these personnel be operating on water?

Mr. Souccar: They will be land based, prepared to respond to any on-water emergency.

Senator Moore: Is it being established, this year, next year? What is the time frame?

M. Souccar: En ce qui concerne les chiffres, je vous demande de ne pas me presser de révéler en public l'effectif d'un groupe tactique d'intervention. Je peux vous le donner à huis clos. Cependant, comme je l'ai dit, il y a deux équipes, situées à Toronto et Montréal, dotées de la capacité d'intervenir rapidement et efficacement.

Le président: Ce personnel est-il affecté de manière permanente à ces groupes?

M. Souccar: Oui, ce sont des groupes tactiques d'intervention permanents.

Le président: Lorsqu'ils n'interviennent pas, leurs membres passent-ils leur temps à s'entraîner, ce genre de choses? Ils n'ont pas d'autres affectations; ils ne portent pas deux chapeaux?

M. Souccar: Non. Il s'agit de groupes tactiques d'intervention en sûreté maritime qui ne font rien d'autre.

M. Cabana: Ce sont des équipes intégrées comportant des membres des services de police locaux.

Le président: Qui y sont également détachés à temps plein?

M. Cabana: Puis-je apporter une précision, monsieur le président? Il y aura un entraînement réciproque avec les équipes déjà en place, qui sont responsables des interventions terrestres sur le territoire de ces services de police, en commun avec les effectifs que nous consacrerons aux équipes maritimes.

Le président: Lorsque vous avez évoqué les deux groupes, celui de l'Ontario et celui du Québec, vous avez fait des gestes de la main comme s'ils allaient se rejoindre. Se pose-t-il des problèmes juridictionnels si la police du Québec vient opérer en Ontario et inversement?

M. Souccar: Les seuls problèmes juridictionnels se posent dans le cas des agents de police municipaux qui ne peuvent exercer que dans la province dans laquelle ils ont été assermentés. On peut remédier à ce problème au moyen de la désignation de gendarmes spéciaux surnuméraires en vertu de la Loi sur la GRC. Il y a des solutions qui ne sont pas difficiles à mettre en œuvre.

Le président: Ils porteront un double insigne plutôt qu'une double tête?

M. Souccar: Oui. L'intégration est importante aussi dans la mesure où nous pouvons mettre à profit le savoir-faire qui existe déjà dans diverses équipes d'intervention d'urgence des services de police municipaux et provinciaux, sur le plan de la capacité de plongée, etc.

Le sénateur Moore: Je ne suis pas sûr de comprendre. S'agit-il là d'un personnel basé à terre ou bien d'un personnel déployé sur l'eau?

M. Souccar: Il sera basé à terre, prêt à répondre à toute urgence sur l'eau.

Le sénateur Moore: Ces groupes verront-ils le jour cette année, l'an prochain? Quel est l'échéancier?

Mr. Cabana: The teams are practically fully staffed as we speak. There have been delays with procuring and establishing standards with some of the equipment that these teams will be using simply because these standards did not exist prior to this initiative coming on line.

The Chairman: They would supplement ERT teams that exist in these areas as well if there were a land-based problem?

Mr. Souccar: For the dedicated Marine Security Emergency Response Team, should a catastrophe occur where they are absolutely required on land, decisions are made to deploy them where the need is. However, they are dedicated and their responsibility and number one priority is for marine.

The Chairman: However, their capacity is to operate on the water. If you have the skills to operate on the water you also have the skills to operate on land.

Mr. Souccar: Yes.

The Chairman: Whereas if you have the skills to operate on land, you may not have the skills to operate on water.

Mr. Souccar: That is correct.

Senator Moore: I do not think you indicated where the National Waterside Security Coordination Team is located and the personnel. Is that another security matter, where you do not want to talk about it except in camera, or can you speak about that?

Mr. Souccar: We can speak about that, senator. The National Waterside Security Coordination Teams are located across Canada in various locations, for example, Vancouver, Toronto, Montreal, Halifax, and Niagara.

Senator Moore: How many are there?

Mr. Souccar: We have six full-time employees in all.

Senator Moore: Six teams?

Mr. Souccar: No, six police officers. They are located in different areas in order to be able to identify not the threats but the vulnerabilities that exist and to seize on opportunities to leverage resources to determine what assets are missing or what assets are available to be used by other teams — that is, to give you a good picture of what we have out there, what the gaps are, in order to be able to improve on them. They are not there to do a threat-risk assessment but more a vulnerability assessment.

The Chairman: There are a total of 55 that you have told us about. Leaving aside the Marine Security Emergency Response Team, is it correct that you have a total of 55 personnel that are dealing with security as it relates to the Great Lakes and the St. Lawrence Seaway and both coasts?

Mr. Souccar: There will be more than that. We have the National Port Enforcement Teams.

M. Cabana : Les groupes sont presque entièrement dotés à l'heure où nous parlons. Il y a eu des retards sur le plan de l'acquisition de certains équipements que ces équipes vont utiliser et sur le plan de l'établissement des normes, tout simplement parce que ces normes n'existaient pas avant que cette initiative voie le jour.

Le président : Vont-ils compléter les équipes d'intervention d'urgence qui existent dans ces régions s'il se pose un problème à terre?

M. Souccar : Dans le cas des groupes tactiques d'intervention en sûreté maritime, si une catastrophe devait se produire telle qu'on aurait absolument besoin d'eux à terre, on pourra les déployer là où se situe le besoin. Cependant, ce sont des groupes spécialisés et leur responsabilité première, c'est le milieu maritime.

Le président : Cependant, leur capacité est l'intervention sur l'eau. Si vous avez les capacités d'intervenir sur l'eau, vous avez aussi les capacités d'intervenir à terre.

M. Souccar : Oui.

Le président : Alors que si vous possédez les compétences pour intervenir sur terre, vous n'avez pas forcément celles pour intervenir sur l'eau.

M. Souccar : C'est juste.

Le sénateur Moore : Je ne crois pas que vous ayez indiqué où est localisée l'équipe nationale de coordination de la sécurité côté eau et son personnel? Est-ce là un autre renseignement confidentiel dont vous ne pouvez parler qu'à huis clos, ou bien pouvez-vous nous en parler maintenant?

M. Souccar : Nous pouvons en parler, sénateur. Les équipes nationales de coordination de la sécurité côté eau sont situées en divers endroits du Canada, tels que Vancouver, Toronto, Montréal, Halifax et Niagara.

Le sénateur Moore : Combien y en a-t-il?

M. Souccar : Nous avons six employés à temps plein en tout.

Le sénateur Moore : Six équipes?

M. Souccar : Non, six agents de police. Ils sont situés dans différentes régions afin de pouvoir déceler non les menaces mais les vulnérabilités qui existent et mettre à profit les ressources extérieures pour déterminer quels moyens manquent ou quels moyens sont disponibles pour utilisation par d'autres équipes — autrement dit, faire un recensement de ce qui existe, des lacunes, afin d'apporter des améliorations. Ils ne sont pas là pour faire une évaluation des menaces et des risques, mais plutôt une évaluation des vulnérabilités.

Le président : Si je totalise, cela fait en tout un effectif de 55. Laissant de côté les Groupes tactiques d'intervention en sûreté maritime, est-il exact que vous avez un total de 55 agents pour assurer la sécurité des Grands Lacs et de la Voie maritime du Saint-Laurent et des deux côtes?

M. Souccar : Il y en a plus que cela. Nous avons les équipes nationales d'enquêtes portuaires.

The Chairman: We started out with the National Port Enforcement Teams at 25.

Mr. Souccar: No, 24.

The Chairman: As of now, what is the figure?

Mr. Souccar: Right, now it is 24, yes.

The Chairman: For the Marine Security Operation Centres, we had eight; we had 16 for Marine Security Enforcement Teams; and we had six for the National Waterside Security Coordination Team. We are not counting the Marine Security Emergency Response Teams because you do not want to count them today, but we know it is there. If my math is right, the figure is —

Mr. Souccar: Fifty-four, plus.

The Chairman: Okay.

Senator Moore: Following along the reports with regard to Canada's status, we are twenty-eighth of the 30 OECD countries with police per capita. We have this long, undefended border historically. Post-9/11, our American friends are there doing live ammunition drills, plus their Coast Guard vessels are armed. Where should we be in a perfect world? Looking at the marine part of the border and your responsibility there, is this enough in terms of personnel and equipment and vessels? I know there is never enough, but practically speaking I am sure you have looked at this in terms of your long-range planning. Where should we be? What should you have and when?

The Chairman: Think about it 24/7, because everything you have so far sounds as though you have got folks working nine to five, and we know the bad guys do not work the same hours.

Mr. Souccar: First, we cannot look at marine security in isolation; we have to look at border security.

If you recall, in my last appearance before you, I talked about the balloon effect. If you tighten up in one area, they go elsewhere. They know where our weaknesses are. They find our weakness, and that is where they go. We must ensure that air, land, marine and ports are tight so that we can then strategically squeeze them where we want them to go in order to be able to be there waiting for them. If we are not everywhere and we tighten up in only one area, they will go elsewhere and we will have to redeploy people in the area after the fact when we determine they have gone elsewhere or we will end up suffering the consequences.

The Chairman: Before you go on with this one, we do not think you have enough police anywhere — it does not matter whether it is airports or any ports — in any part of the system. The

Le président : Nous avons commencé avec les équipes nationales d'enquêtes portuaires, avec un effectif de 25.

M. Souccar : Non, 24.

Le président : Quel est le chiffre à l'heure actuelle?

M. Souccar : En ce moment il est de 24, oui.

Le président : Pour les centres des opérations de la sûreté maritime, nous en avons huit; nous en avons 16 pour les équipes de la sûreté maritime et six pour l'équipe nationale de coordination de la sécurité côté eau. Nous ne comptons pas les groupes tactiques d'intervention en sûreté maritime parce que vous ne voulez pas nous en dire les effectifs aujourd'hui, mais nous savons qu'ils existent. Si mon arithmétique est juste, le chiffre est...

M. Souccar : Cinquante-quatre, et quelques.

Le président : D'accord.

Le sénateur Moore : Lorsqu'on lit les rapports traitant de la situation canadienne, nous voyons que nous sommes au 28^e rang des 30 pays de l'OCDE pour ce qui est du nombre de policiers per capita. Nous avons de longue date cette longue frontière non défendue. Depuis le 11 septembre, nos amis américains sont là à faire des exercices à balles réelles, et leurs navires de garde côtière sont armés. Dans un monde idéal, où devrions-nous nous situer? Considérant le volet maritime de la frontière et la responsabilité que vous y exercez, lui consacrons-nous suffisamment de personnel, d'équipement et de navires? Je sais qu'il n'y en a jamais assez, mais sur le plan pratique, je suis sûr que vous avez examiné cela dans le cadre de votre planification à long terme. De quoi avons-nous besoin? De quoi devriez-vous disposer et quand?

Le président : Pensez-y du point de vue d'opérations 24 heures par jour, sept jours par semaine, car tout ce que nous avons entendu jusqu'à présent donne l'impression que vous travaillez de neuf à cinq, alors que nous savons que les criminels ne s'en tiennent pas aux heures ouvrables.

M. Souccar : Premièrement, on ne peut considérer la sécurité maritime de façon isolée; il faut considérer toute la sécurité frontalière.

Si vous vous en souvenez, lors de ma dernière comparution ici, j'ai parlé de l'effet ballon. Si vous serrez dans un endroit, il gonfle dans un autre. Ils savent où se situent nos points faibles. Ils trouvent nos points faibles, et c'est là qu'ils vont. Nous devons faire en sorte que nos espaces aériens, terrestres, maritimes et portuaires soient étanches de façon à ce que nous puissions stratégiquement les pousser à aller là où nous voulons pour les y attendre. Si nous ne sommes pas présents partout et que nous serrons dans un seul endroit, ils vont aller ailleurs et nous devons redéployer des effectifs dans cette zone après-coup, une fois que nous nous serons rendu compte qu'ils sont allés ailleurs, ou alors nous en souffrirons les conséquences.

Le président : Avant de vous laisser aller plus loin dans cette veine, sachez que nous pensons qu'il y a insuffisamment de police partout — peu importe que l'on parle d'aéroports ou de ports

committee's estimate is that you are low by somewhere between 5,000 and 7,000 personnel. We accept the fact that if you harden one part of the component, they will go elsewhere.

Tell us what it takes to harden this part of it. We will get on to the other parts in due course. We will ask the same questions about airports and the different parts of the force later on. What we want to know is this: Given the vastness of the Great Lakes, and given the length of the St. Lawrence Seaway, given how important it is to the safety of Canada and how many Canadians live in that area, what does it really take for you to sleep well at night, knowing that you have enough people 24/7 out there and able to respond? What sort of equipment does it take, aside from talking about the four new vessels that sound to us like, in the normal rotation, one is getting repaired, one is working up, and two are out functioning? I have not heard you mention aircraft or helicopters yet, or any of the other devices that people would use to keep track of an area this size.

Tell us about the perfect world that Senator Moore is asking about. We have a blank cheque here; we are ready to fill in the amount if you tell us what it really takes.

Mr. Souccar: The marine picture would include the Great Lakes and St. Lawrence Seaway and the 19 ports that you identified earlier. Although organized crime does not control the ports, they certainly have access to control certain areas of operations within the ports, which would facilitate the movement of contraband, people, whatever it may be, involving national security issues or organized crime issues. We would identify those 19 ports and bolster them with National Port Enforcement Teams, with what we call Special I technology — sensors, cameras, bomb disposal units, and intelligence teams, which are key to identifying the problem. It is nice to target something at a location, but unless you are working smarter instead of harder, you may be spinning your wheels. Having the intelligence teams to direct us so that we use the resources effectively and efficiently is key to getting the work done well.

Surveillance teams would be extremely important. Air assets would be extremely important.

There are many components to making this right. I would estimate it would take, in terms of people, approximately 900 resources that would be required in order to look after the marine port component alone.

Senator Moore: Does that include the coasts as well as the Great Lakes and the St. Lawrence Seaway system?

Mr. Souccar: Yes, we are talking about the 19 ports on both coasts.

maritimes — à tous les niveaux du système. Selon l'estimation du comité, il vous manque entre 5 000 et 7 000 policiers. Nous admettons que si vous serrez les boulons dans un endroit du système, ils vont aller ailleurs.

Dites-nous ce qu'il faut pour serrer les boulons dans cette partie-ci. Nous verrons en temps voulu ce qu'il faut dans les autres. Nous poserons les mêmes questions au sujet des aéroports et des autres parties plus tard. Nous voulons savoir ceci : étant donné l'immensité des Grands Lacs et la longueur de la Voie maritime du Saint-Laurent, sachant combien ce réseau est important pour la sécurité du Canada et combien de Canadiens vivent dans la région, que vous faut-il réellement pour pouvoir dormir la nuit, sachant que vous avez un déploiement suffisant jour et nuit et tous les jours de la semaine en mesure d'intervenir? Quelle sorte d'équipements vous faut-il, indépendamment des quatre nouveaux navires, chiffre qui signifie à nos yeux, vu la rotation normale, que l'un est en réparation, l'autre en réapprovisionnement et deux en état de fonctionner? Je ne vous ai pas entendu mentionner des avions ou des hélicoptères, ni aucun autre des équipements normalement utilisés pour surveiller une zone de cette dimension.

Parlez-nous du monde idéal évoqué par le sénateur Moore. Nous avons ici un chèque en blanc; nous sommes prêts à inscrire le montant voulu si vous nous dites ce qu'il vous faut.

M. Souccar : Le territoire maritime comprend les Grands Lacs et Voie maritime du Saint-Laurent et les 19 ports dont vous avez fait état. Bien que la criminalité organisée ne contrôle pas les ports, elle peut certainement infiltrer certaines opérations portuaires afin de faciliter le mouvement de marchandises de contrebande, de personnes, de tout ce qui peut mettre en jeu la sécurité nationale ou la lutte contre la criminalité organisée. Nous dresserions la liste de ces 19 ports et les doterions d'équipes nationales d'enquêtes portuaires, munis de tout ce que j'appelle la technologie spéciale — détecteurs, caméras, unités de neutralisation des bombes et équipes de renseignement, ces dernières étant essentielles pour déterminer le problème. Il est bon de cibler une certaine activité dans un endroit, mais si vous ne travaillez pas intelligemment au lieu de seulement travailler fort, vos efforts peuvent être en vain. La clé pour bien faire le travail c'est d'avoir des équipes de renseignement pour nous guider, afin de pouvoir utiliser nos ressources de manière efficace et rentable.

Des équipes de surveillance seraient extrêmement importantes. Des moyens aériens seraient extrêmement importants.

Il faut de nombreux ingrédients pour bien faire le travail. J'estime qu'il faudrait, du point de vue des ressources humaines, un effectif de 900 personnes, rien que pour le volet maritime et portuaire.

Le sénateur Moore : Est-ce que cela couvrirait et les côtes et les Grands Lacs et la Voie maritime du Saint-Laurent?

M. Souccar : Oui, nous parlons des 19 ports sur les deux côtes.

The Chairman: Given that the coastline of Nova Scotia is 20,000 kilometres around, when you take note of all the coves and inlets, are you being modest or conservative here? If you sat down and calculated the miles of coastline that you are covering, that is an incredible number.

Mr. Souccar: It is no different from the land border, where you can stand shoulder to shoulder and ensure that nothing gets through, or work based on the intelligence that you have so that people can be located in areas where the threat exists, with the ability to redeploy these people as the threat and intelligence changes.

The Chairman: In a perfect world, we would like to do that. If you are in Saskatchewan, you can look down a fairly straight line for a long way. If you stand in Cape Breton, you can look 100 yards and that is the end of the view.

Mr. Souccar: I agree, Mr. Chairman. Again, I do not think it is a conservative figure. It is a realistic one in terms of being able to operate based on robust intelligence that we can gather as opposed to sealing every nook that we can around the marine border.

The Chairman: Senator Moore asks about the assets. What do you need in terms of aircraft, vessels and helicopters? What are the sorts of assets you need and how many? Give us some sense of what it takes to get your Marine Security Emergency Response Teams to the Lakehead in a hurry. How do you get them to Buffalo if they are in Montreal? How do you move around and check out a specific vessel that appears to be an anomaly when you do have a real-time picture? What does it take?

Mr. Cabana: This is probably something where we would need to return to you with more specifics. It is a complicated issue to determine exactly the type of assets required to effectively provide the support to the different teams that are in place, because we also have to take into consideration the existence of present assets.

At the present time, there is limited air capacity from some of the aircraft that the RCMP has, as well as some partners that participate in our initiatives. This is something that would have to be taken into consideration in establishing exactly what would be required.

The Chairman: Chief Superintendent, we understand this. We also understand that you would leverage this with provincial and local police. Having said that, some of us spent time at the convention in Toronto two weeks ago, and they were a sorry lot. They felt they were ignored, under-resourced, under-supported, and were carrying much of the burden with few people. With regard to your comment to us that this is something you have to study, it may come as a surprise to you that we put the question to the commissioner a good 18 months ago and we were promised an answer back a year ago last spring. I am sure there are people beavering away at this somewhere in the system, but they have not shared it, evidently, with you, or with us.

Le président : Étant donné que le littoral de la Nouvelle-Écosse fait 20 000 kilomètres de long, si l'on tient compte de toutes les baies et criques, ce chiffre n'est-il pas trop modeste ou prudent? Si vous calculez le nombre de kilomètres de côte que vous avez à couvrir, c'est un nombre incroyable.

M. Souccar : Ce n'est pas différent de la frontière terrestre, où vous pouvez soit déployer des policiers épaule contre épaule pour assurer que rien ne passe, ou bien travailler en fonction des renseignements que vous possédez de façon à déployer vos effectifs là où la menace existe, avec la faculté de les redéployer au fur et à mesure que la menace et les renseignements évoluent.

Le président : Dans un monde parfait, c'est ce que nous ferions. Si vous êtes en Saskatchewan, vous pouvez voir très loin en ligne droite. Si vous vous trouvez au Cap-Breton, vous pouvez voir à 100 mètres de distance et c'est tout.

M. Souccar : Je suis d'accord, monsieur le président. Encore une fois, je ne pense pas que ce soit un chiffre conservateur. C'est un chiffre réaliste qui permet de fonctionner sur la base de renseignements robustes que l'on recueille, plutôt que de sceller le moindre recoin de la frontière maritime.

Le président : Le sénateur Moore a évoqué l'équipement. Que vous faut-il, au plan des aéronefs, des navires et des hélicoptères? De quelle sorte de matériel avez-vous besoin et en quel nombre? Que vous faut-il pour acheminer rapidement vos groupes tactiques d'intervention en sûreté maritime jusqu'à la tête des Lacs. Comment les transportez-vous à Buffalo s'ils se trouvent à Montréal? Comment vous déplacez-vous pour aller inspecter un navire qui semble suspect dans votre image en temps réel? Que faut-il pour cela?

M. Cabana : Il faudra probablement que nous revenions plus tard avec les détails. Il est compliqué de terminer exactement quel type de matériel il faudrait pour soutenir efficacement les différentes équipes en place, car nous devons aussi tenir compte de l'actif déjà existant.

À l'heure actuelle, la GRC possède quelques aéronefs offrant une capacité aérienne limitée, et certains de nos partenaires en ont aussi. Il faudra tenir compte de cela pour déterminer précisément de quoi nous aurions besoin.

Le président : Monsieur le surintendant principal, nous savons cela. Nous savons aussi que vous ferez appel aux moyens des services de police provinciaux et locaux. Mais cela dit, certains d'entre nous avons passé du temps au congrès de Toronto il y a deux semaines, et ils étaient tristes à voir. Ils se sentaient ignorés, dénués de ressources et de soutien et estimaient qu'ils portaient une grande part du fardeau avec très peu de personnel. Lorsque vous dites que vous devrez étudier la question, il vous surprendra peut-être que je vous dise que nous avons posé la question au commissaire il y a bien 18 mois et qu'il nous a promis une réponse au printemps de l'année dernière. Je suis sûr qu'il y a des gens qui s'échinent là-dessus quelque part dans le système, mais de toute évidence ils ne vous ont pas fait part, ni à nous, du fruit de leur réflexion.

Mr. Cabana: I have seen some of the information that these individuals have worked on. I will be honest with you. Some of the technology and the specifications surrounding the technology are beyond me. For example, for air support on the coast, a special type of plane with a long-reach capacity is needed. These types of studies and this type of examination have occurred and continue to occur to identify the type of assets.

Unfortunately, today, here, I do not have that information.

The Chairman: Have you gone so far as to describe the problem and put the issue out to the private sector and said, "Look, what types of equipment can you provide us with that will meet these missions?"

Mr. Souccar: Mr. Chairman, I have also seen some of the technology that would be required. It is not fresh in my mind at this point. We have talked about unmanned aerial vehicles. We have talked about helicopter, fixed-wing, long-range, short-range, helicopters that can carry emergency response teams that are large enough and configured to carry them along with the equipment required. As you know, the number exceeds the capacity of a typical helicopter; thus, you would require the right size of helicopter with the right range and capacity to lift the weight of the equipment required.

We talked about sensors that would be required — cameras, radar. Our technical operations section, which does not fall under my area of responsibility — there is one that does not — was consulted and came up with a list of equipment that would be required now. The list may not have been written in the perfect world. It was written in a realistic way to see what would be available for resources to secure the border.

The Chairman: If we translate "realistically available," it means, "What do we think we can get through the next set of estimates the department would sign off on?" That is the challenge with which you are faced. The question we are putting to you is this: Yes, the government will approve whatever it will approve. Yes, you have to live within the constraints of the budget that you are given. We are asking you a broad generic question based on your professional judgment. We would like to have back — and if you do not have it available now, you can provide it to the committee — what you would need to be able to do this. You have come up with the number of 900 personnel; yet we know there are ways of leveraging the 900 to provide for far greater security than the proverbial 900 that are standing shoulder to shoulder forming a physical barrier.

You have told us that intelligence and mobility is important, but what do you need to enhance that and what will you do to leverage that? To the committee, the number 900 seems extraordinarily small, given the length of our coastlines, the length of the St. Lawrence Seaway and the size of the Great Lakes. If we were guessing, 900 people on a 24/7 basis means 200 people are available on any given shift. Two hundred people for both coasts, 19 designated ports, four of the five Great Lakes and the St. Lawrence Seaway does not give me a warm feeling going to sleep at night that we have a lot of capability

M. Cabana : J'ai vu certains renseignements sur lesquels ces personnes ont travaillé. Je vais vous parler franchement. Une partie de cette technologie, et les spécifications qui la concernent, me dépassent. Par exemple, il faut un type d'avion spécial, à long rayon d'action, pour le soutien aérien sur le littoral. Ce genre d'études et d'évaluation a été fait et continue de se faire pour déterminer les équipements requis.

Malheureusement, je n'ai pas ces renseignements à vous donner, ici, aujourd'hui.

Le président : Êtes-vous allé jusqu'à décrire les besoins pour les soumettre au secteur privé et lui demander quelle sorte de matériel il pourrait fournir pour remplir ces missions?

M. Souccar : Monsieur le président, j'ai vu moi aussi une partie de la technologie qui serait requise. Il faudrait que je me rafraîchisse la mémoire. Nous avons parlé de véhicules aériens sans pilote. Nous avons parlé d'hélicoptères, d'aéronefs à voilure fixe ayant divers rayons d'action, d'hélicoptères suffisamment grands pour transporter des équipes d'intervention avec tout leur matériel. Comme vous le savez, l'effectif de ces équipes dépasse la capacité d'un hélicoptère typique; il faudra donc un hélicoptère de la taille voulue, avec le rayon d'action voulu et une capacité suffisante pour transporter tout le matériel requis.

Nous avons parlé de télédéTECTEURS qui seraient requis — caméras, radars. Notre section des opérations techniques, qui ne relève pas de moi — il en existe une qui ne relève pas de moi — a été consultée et a dressé une liste de matériel qui serait requis aujourd'hui. La liste n'a pas forcément été dressée en songeant à un monde idéal. C'est une liste réaliste pour voir quelles ressources seraient disponibles en vue de sécuriser la frontière.

Le président : Si nous traduisons « réalismiquement disponible », cela signifie : « Que pensons-nous pouvoir obtenir dans le prochain budget ministériel? ». C'est là la difficulté que vous rencontrez. Mais la question que nous vous posons est celle-ci : Certes, le gouvernement approuvera ce qu'il jugera bon d'approuver. Certes, vous devez vous débrouiller avec le budget qui vous est donné. Mais nous vous posons une vaste question générique sur la base de votre jugement professionnel. Nous aimerions que vous nous indiquiez — si vous n'avez pas cela aujourd'hui, vous pourrez le faire plus tard — ce qu'il vous fait pour faire le travail. Vous avez avancé le chiffre de 900 agents; mais nous savons qu'il y a moyen de déployer ces 900 de manière à assurer une sécurité bien plus grande que l'alignement proverbial d'hommes épaule contre épaule formant une barrière physique.

Vous nous avez dit que le renseignement et la mobilité sont importants, mais de quoi avez-vous besoin pour améliorer ces deux éléments et comment les exploiteriez-vous? Aux yeux du comité, le chiffre de 900 semble extraordinairement faible, étant donné la longueur de nos côtes, la longueur de la Voie maritime du Saint-Laurent et la taille des Grands Lacs. À vue de nez, 900 personnes sur une base 24/7 signifie que pour tout quart, vous en avez 200 disponibles à tout moment. Deux cent personnes pour les deux côtes, 19 ports désignés, quatre des cinq Grands Lacs et la Voie maritime du Saint-Laurent ne me donnent pas un grand

making sure that our borders are secure. You are what stands between Canada and the rest of the world along the borders, with the exception of the border posts where we have the CBSA.

That is why we feel the 900 is a modest number, but perhaps if you described it in the context of how you can leverage that with the equipment and other assets, we might start to understand how 200 people could actually cover the coastline with all of the bays, coves and ports that we have to deal with, not just drugs and smuggling people but also with national security and terrorist problems that may come up.

The 900 does not sound like it is very many people. Having said that, we know it is a lot of money.

Mr. Souccar: Again, the key is targeting those 900 to the threat area as opposed to simply patrolling. It is in response to particular threats, and, of course, within those 900 would be the intelligence component that would direct the 900 to where they need to be. That is where I am coming from. I understand your point, but we will undertake to get back to you in terms of the technology.

The Chairman: Are they dedicated to a marine environment? When you talk about having it intelligence-led, that is usually a code for this committee that says, "We do not have enough money, so we have to prioritize our objectives." We have had the commissioner sitting where you are, and he has told us that he has sufficient funds to deal with only one third of the organized crime groups he knows exist in the country, so he got an intelligence-led organization that is going after the worst ones, but that still tells us the other two thirds are not getting the attention they might deserve.

We would like to know whether these people will be marine-dedicated, marine-trained and marine-focused and will understand the language and the culture, namely, what is different about marine policing from policing in downtown Surrey or places where someone is doing contract work in a patrol car and dealing with the community. It is a different sort of community. When you provide us with this information, can you give us some indication of the type of training these people would have? Would their work be focused entirely on the marine side, or would they be people who are moving back and forth and do not spend most of their career on the water or related to the water?

Mr. Souccar: These resources would be totally dedicated to the marine and port environment. As you know, in the last government announcement, we received 1,000 resources, which were intended to bring us back to where we should be, namely, inland, so those were resources for the drug teams, customs, immigration and commercial crime. There is no doubt that strong inland teams make more secure borders.

sentiment de quiétude lorsque je m'endors le soir, avec l'assurance que nous avons les moyens de sécuriser nos frontières. C'est vous qui vous tenez entre le Canada et le reste du monde, le long des frontières, à l'exception des postes terrestres où nous avons l'ASFC.

C'est pourquoi nous trouvons le chiffre de 900 modeste, mais peut-être si vous nous expliquiez comment vous pouvez multiplier l'efficacité de cet effectif avec du matériel et d'autres actifs, nous pourrions commencer à comprendre comment 200 personnes pourraient effectivement couvrir tout le littoral, avec toutes ses baies, ses anses et ses ports, et lutter non seulement contre le trafic de drogue et la contrebande mais aussi assurer la sécurité nationale et prévenir les actes terroristes.

Un effectif de 900 paraît bien mince. Cela dit, nous savons qu'ils représentent beaucoup d'argent.

M. Souccar : Encore une fois, la clé consiste à employer ces 900 pour cibler les zones à risque, plutôt que de simplement patrouiller. Il s'agit de réagir à des menaces particulières et, bien entendu, parmi ces 900 figureront des spécialistes du renseignement qui indiqueront les endroits où déployer les 900. Voilà ma prémisse. Je comprends ce que vous dites, et nous allons tâcher de vous répondre pour ce qui est des besoins technologiques.

Le président : Cet effectif sera-t-il réservé à l'environnement maritime? Lorsque vous dites que ce sera axé sur le renseignement, notre comité entend cela comme un mot code signifiant « Nous n'avons pas assez d'argent, nous devons donc fixer des priorités parmi nos objectifs ». Nous avons eu le commissaire assis à la même place que vous et il nous a dit que les fonds dont il dispose ne lui permettent que de s'attaquer à un tiers des groupes criminels organisés dont il a connaissance dans ce pays, et il a donc une organisation axée sur le renseignement qui s'attaque aux pires d'entre eux, mais cela nous dit qu'il reste les deux autres tiers qui ne reçoivent pas l'attention qu'ils méritent.

Nous aimerions savoir si cet effectif sera réservé au milieu maritime, aura une formation maritime et une focalisation maritime et s'il comprendra la langue et la culture, autrement dit saura en quoi le travail de police maritime diffère du travail de police au centre-ville de Surrey ou ailleurs où les agents font du travail de proximité dans une voiture de patrouille et sont au contact de la population. Dans notre cas, c'est une collectivité différente. Lorsque vous nous fournirez ces renseignements, pourrez-vous aussi indiquer le type de formation que ces agents devront avoir? Est-ce que leur travail se déroulera entièrement du côté maritime ou bien s'agira-t-il d'agents qui alternent entre les affectations et ne passent pas la plus grande partie de leur carrière sur l'eau ou à proximité de l'eau?

M. Souccar : Ce personnel sera totalement réservé à l'environnement maritime et portuaire. Comme vous le savez, la dernière annonce gouvernementale nous a octroyé 1 000 agents, chiffre qui va nous ramener là où nous étions censés être du côté terre, et c'est donc du personnel pour les équipes antidrogue, la contrebande, l'immigration clandestine et les crimes commerciaux. Il ne fait aucun doute que des équipes terrestres solides contribuent à une frontière plus sûre.

The Chairman: I am with you there, but the 1,000 people that were announced turned out to be 600 police and 400 civilians, and they were filling in positions that had become vacant. They were not new. We were not seeing any growth in the RCMP. We were seeing the filling up of the existing establishment of the RCMP, which is quite a different picture.

We are presuming that the 900 you are talking about here would be above what you currently have and not taken away from airports, if you will, which we think we are also badly understaffed.

Mr. Souccar: Those would be the perfect-world scenario resources dedicated fully to marine and port and working hand-in-glove with the inland teams that would be investigating the criminal mind's organization, the criminal organizations that are running the ventures through the ports and using the facilitators that exist at the marine ports and so on.

The Chairman: I can assure you the committee understands the logic that, if someone is running drugs into the country, it is not with the purpose of setting up a store on the beach. They intend to move the drugs into the country and spread them out throughout. We understand that concept, but we also think there have to be people on the beach, as it were, or just a few yards off the beach, keeping track of it.

Mr. Souccar: That is correct, and, to that extent, the 900 would be on the beach.

Senator Atkins: If you are looking ahead, is there incremental planning that you could apply that would make any sense? It seems to me that the technology in some cases would replace a number of personnel that you might require, for instance, helicopters.

When I think about border security, helicopters would be one of the key resources that you could have. Yet, as I understand it, in Atlantic Canada, the RCMP has one helicopter available. Do you have access to that?

Mr. Souccar: First, you are absolutely correct that technology can, in certain instances, reduce the number of personnel that are required. To the extent you have a helicopter available to an emergency response team, you may have one team that could do the job of two teams because that team can be transported from point A to point B, not needing to have a team at point A and a team at point B that can respond relatively quickly. To some extent, you are correct.

Sensors, radar and so forth can also replace having a person present. With respect to intelligence, as opposed to shooting in the dark, you can target your resources to where they need to be. I agree with you that technology can go a long way to reducing the number of people that are required.

Senator Atkins: You did not say whether there is one helicopter in Atlantic Canada.

Mr. Cabana: Yes, there is a helicopter based out of Fredericton, and the Integrated Border Enforcement Teams have access to that asset.

Senator Atkins: That is surely not enough.

Le président : Je vous suis bien, mais les 1 000 agents annoncés se sont avérés être 600 policiers et 400 civils et ils ne font que combler des postes devenus vacants. Ce n'est pas du personnel nouveau. Il n'y a pas de croissance de l'effectif de la GRC. On comble donc les postes devenus vacants à la GRC, ce qui est tout à fait différent.

Nous présumons que les 900 dont vous parlez viendraient en sus de l'effectif que vous avez déjà et qu'ils ne seront pas prélevés dans les aéroports qui manquent déjà gravement de personnel, à notre avis.

M. Souccar : Ils s'inscriraient dans le scénario du monde idéal, c'est-à-dire se consacrant entièrement aux domaines maritime et portuaire et travaillant main dans la main avec les équipes terrestres enquêtant sur les organisations criminelles qui dirigent le trafic dans les ports et y exploitent les moindres failles.

Le président : Je peux vous assurer que le comité comprend bien la logique qui veut que, si quelqu'un fait entrer de la drogue, ce n'est pas dans le but d'ouvrir un magasin sur la plage. Ces gens-là vont distribuer la drogue dans tout l'intérieur du pays. Nous comprenons ce concept, mais nous pensons aussi qu'il faut des gens sur la plage, en quelque sorte, ou à quelques mètres en retrait de la plage, pour repérer les trafiquants.

M. Souccar : C'est juste, et de ce point de vue, les 900 seraient sur la plage.

Le sénateur Atkins : Si vous regardez vers l'avenir, y a-t-il moyen d'appliquer une planification différentielle qui soit logique? Il me semble que dans certains cas on pourrait remplacer du personnel par du matériel, par exemple des hélicoptères.

Lorsque je songe à la sécurité frontalière, les hélicoptères me paraissent être l'une des ressources clés dont il faut disposer. Or, je crois savoir que dans la région Atlantique, la GRC ne dispose que d'un hélicoptère. Avez-vous accès à cela?

M. Souccar : Premièrement, vous avez tout à fait raison de dire que la technologie peut, dans certains cas, réduire les effectifs requis. Dans la mesure où un hélicoptère est à la disposition d'une équipe d'intervention tactique, une équipe peut faire le travail de deux parce que cette équipe pourra être transportée du point A ou point B, évitant d'avoir une équipe au point A et une équipe au point B pour intervenir relativement vite. Dans une certaine mesure, vous avez raison.

Les détecteurs, radars, et cetera, peuvent aussi remplacer une personne sur place. Le renseignement vous aide à cibler les endroits où déployer vos ressources, au lieu de tirer dans le noir. Je conviens que la technologie peut largement réduire le nombre d'agents requis.

Le sénateur Atkins : Vous n'avez pas dit s'il y a un hélicoptère dans la région Atlantique.

M. Cabana : Oui, il y a un hélicoptère basé à Fredericton, et les équipes intégrées de la police des frontières y ont accès.

Le sénateur Atkins : Ce n'est sûrement pas assez.

Mr. Souccar: That is not the perfect world, no.

Senator Atkins: Why do you pick Hamilton rather than Toronto?

Mr. Souccar: The threat assessment that was conducted led us to Hamilton as being the location that was in need of that team first. As we progress and as teams can expand, Toronto would certainly be in the picture. Hamilton was chosen as a result of a threat assessment conducted.

Senator Atkins: We hear that the criminal element is significant at the ports in Montreal. You say you have 16 personnel in the Montreal area?

Mr. Souccar: We have six National Port Enforcement Teams in Montreal, six in Vancouver and nine in Halifax.

Senator Atkins: How can you manage with six in Montreal? Are you not significantly shorthanded in terms of dealing with what is going to there?

Mr. Cabana: If your question is whether six is sufficient, clearly it is not. We need to understand that these six resources are being supplemented by resources from other RCMP programs at this point in time. There are ongoing discussions with the City of Montreal for their integration within the team in the port, and this team is working hand in glove with other units of the RCMP as well as the Sûreté du Québec and the MUC.

The Chairman: When the committee last met with the Montreal municipal police, they had no dedicated resources for the port, aside from a small group on the team. The City of Montreal was policing the port, which runs 20 kilometres along the waterfront, from 12 different police posts, and the police responsible might be dealing with a family dispute in the morning, a car accident at noon and responding to a call at the port in the evening.

Are you telling us there has been a change in attitude and Montreal will be developing police with a specific expertise in working in ports?

Mr. Cabana: No. I am referring to discussions that have been ongoing with the City of Montreal for the integration of some of their police officers within the National Port Enforcement Team in the port of Montreal.

The Chairman: Are you talking about another six?

Mr. Cabana: Whatever the number will be.

The Chairman: It will not be double digit.

Mr. Cabana: I have no idea.

Mr. Souccar: At this point, you were talking about the uniform personnel from Montreal police and Mr. Cabana was referring to the National Port Enforcement Team that worked investigations.

The Chairman: No, I was referring to the group that did the investigations. When the chief superintendent said that Montreal is rethinking the issue, I described how Montreal polices the port in a general sense. My question was this: Are they considering a

M. Souccar : Ce n'est pas le monde parfait, non.

Le sénateur Atkins : Pourquoi choisissez-vous Hamilton plutôt que Toronto?

M. Souccar : L'évaluation de risque effectuée nous indique que Hamilton a besoin de cette équipe en premier. Au fur et à mesure que nous progresserons et aurons davantage d'équipes, Toronto fera certainement partie du tableau. Hamilton a été choisi par suite de l'analyse des menaces.

Le sénateur Atkins : Nous avons entendu que l'élément criminel est très présent dans les ports de Montréal. Vous dites avoir 16 agents dans la région de Montréal?

M. Souccar : Nous avons six membres de l'équipe nationale d'enquêtes portuaires à Montréal, six à Vancouver et neuf à Halifax.

Le sénateur Atkins : Comment pouvez-vous vous en tirer avec six à Montréal? Ne vous manque-t-il pas un nombre considérable d'agents pour faire face à ce qui se passe là?

M. Cabana : Si vous demandez si six agents suffisent, ce n'est clairement pas le cas. Mais il faut savoir que ces six agents bénéficient du renfort d'autres programmes de la GRC à l'heure actuelle. Des discussions sont en cours avec la ville de Montréal pour intégrer des policiers municipaux dans l'équipe portuaire, et cette dernière travaille main dans la main avec d'autres unités de la GRC ainsi que de la Sûreté du Québec et de la CUM.

Le président : Lorsque le comité a rencontré la dernière fois la police municipale de Montréal, cette dernière n'avait pas de personnel réservé au port, hormis un petit groupe de l'équipe. La ville de Montréal assurait la police dans le port, qui fait 20 kilomètres de long, à partir de 12 postes de police différents, et les policiers concernés peuvent intervenir sur une dispute familiale le matin, un accident de voiture l'après-midi et répondre à un appel venant du port le soir.

Nous dites-vous qu'il y a eu un changement d'attitude et que Montréal va se doter d'une unité spécifiquement entraînée pour le travail portuaire?

M. Cabana : Non. Je parle de discussions en cours avec la ville de Montréal visant à intégrer un certain nombre de ses agents de police dans l'équipe nationale d'enquêtes portuaires du port de Montréal.

Le président : Parlez-vous de six agents supplémentaires?

M. Cabana : Quel que soit le nombre.

Le président : Il sera inférieur à dix.

M. Cabana : Je n'en ai pas idée.

M. Souccar : Vous parliez du personnel en uniforme de la police de Montréal et M. Cabana faisait référence à l'équipe nationale d'enquêtes portuaires effectuant les enquêtes.

Le président : Non, je parlais du groupe qui fait les enquêtes. Lorsque le surintendant principal a dit que Montréal reconsidérerait la question, j'ai décrit la manière dont Montréal fait la police dans le port de manière générale. Ma question est

focused group that concentrates on the port itself? The answer I got back was "no." I am assuming that the port team will be enhanced. Is that right?

Mr. Souccar: Yes, to the extent that it will be enhanced. It will not be enhanced by large numbers. In a perfect world, it would be great to have a well-staffed, robust investigative team dedicated to the port. At this point, the team that we have is able to carry out certain investigations, but not too many. When investigations or criminal acts or issues of national security occur, we have our inland teams that we redeploy to help out with the National Port Enforcement Team investigation, which then leaves an opening inland because they are redeployed. As you mentioned earlier, they are intelligence-led. We clearly do not have enough resources at the ports, so we pick and choose which investigations we do and redeploy resources based on the hot issues.

Senator Atkins: The ports like Halifax were taken out of your port security and handed over to the municipalities. In a general sense, would you recommend that all ports be under RCMP authority?

Mr. Souccar: Yes, I would support that very much.

Senator Atkins: Would it serve the public interest better?

Mr. Souccar: I think it would, to the extent that it would not be fragmented across the country by having different organizations perhaps running it differently. It would help by having the inland and ports working together. As I said earlier, having strong inland teams creates secure borders. They work together and they work off each other, so to that extent it would be a positive thing.

Senator Atkins: The problem would be the number of personnel required?

Mr. Souccar: Clearly.

Senator Atkins: Do you have any thoughts about what it would take in terms of human resources?

Mr. Souccar: In terms of human resources just for the ports alone, or the marine environment?

Senator Atkins: Marine.

Mr. Souccar: That would be the numbers I mentioned earlier, and it would be about 900.

Senator Atkins: What about ports?

Mr. Souccar: Ports alone, I know we have that number because we have looked at marine globally; we have it broken down. I cannot think of it.

Mr. Cabana: I believe I have it. We are referring here to a perfect world, Mr. Chairman.

The Chairman: The 19 designated ports, perfect world.

Mr. Cabana: Perfect world, 19 designated ports including both components, looking at a uniformed presence, which is also a significant gap and an important one as well, including the support. Here we are talking about the technology to support

celle-ci : envisage-t-elle de créer une unité spéciale qui se concentre sur le port lui-même? La réponse que j'ai reçue est non. Je suppose que l'équipe portuaire va être renforcée. Est-ce exact?

M. Souccar : Oui, mais je ne sais pas de combien. Ce ne sera pas un nombre d'agents important. Dans un monde idéal, il serait excellent d'avoir une équipe d'enquête bien dotée et robuste se consacrant exclusivement au port. À ce stade, notre équipe est capable de mener certaines enquêtes, mais pas un grand nombre. Lorsqu'il se produit des enquêtes ou des actes criminels ou des menaces à la sécurité nationale, nous redéployons nos équipes de l'intérieur pour seconder l'équipe nationale d'enquêtes portuaires, mais ce redéploiement laisse un trou dans l'intérieur. Comme vous l'avez mentionné, le renseignement détermine l'action. Nous n'avons clairement pas assez de personnel dans les ports, et nous choisissons donc les enquêtes que nous effectuons et redéployons les ressources sur les points chauds.

Le sénateur Atkins : La police dans des ports comme Halifax a été soustraite à votre compétence et confiée aux municipalités. De manière générale, recommanderiez-vous que tous les ports soient placés sous l'autorité de la GRC?

M. Souccar : Oui, j'y serais très favorable.

Le sénateur Atkins : Cela servirait-il mieux l'intérêt public?

M. Souccar : Je crois que oui, dans la mesure où le travail ne sera pas fragmenté à travers le pays avec différentes organisations faisant les choses de manière différente. Il serait bon que les équipes de l'intérieur et celles des ports travaillent de concert. Comme je l'ai dit, des équipes terrestres fortes font des frontières sûres. Les deux peuvent travailler ensemble et s'alimenter l'une l'autre, et ce serait donc une chose positive.

Le sénateur Atkins : Le problème réside dans les effectifs qui seraient requis?

M. Souccar : Évidemment.

Le sénateur Atkins : Avez-vous idée des ressources humaines que cela exigerait?

M. Souccar : Les ressources humaines juste pour les ports ou pour tout l'espace maritime?

Le sénateur Atkins : L'espace maritime.

M. Souccar : C'est le chiffre que j'ai indiqué tout à l'heure, soit environ 900.

Le sénateur Atkins : Et les ports uniquement?

M. Souccar : Pour les ports uniquement, je sais que nous avons ce chiffre car nous avons fait une ventilation du chiffre pour le domaine maritime global. Je ne m'en souviens pas.

M. Cabana : Je crois l'avoir. Nous parlons ici d'un monde parfait, monsieur le président.

Le président : Les 19 ports désignés, un monde parfait.

M. Cabana : Dans un monde parfait, 19 ports, avec les deux volets, sauf aussi les agents en uniforme où il y a une lacune considérable aussi, plus le soutien. Il faut englober aussi les spécialistes appuyant ces équipes, tels que plongeurs et experts de

these teams, including underwater and bomb disposal, et cetera. Again, it depends on the number of locations we are looking at within the ports. If we are looking at 19, we are speaking probably in the vicinity of 550.

The Chairman: That is uniformed, and how many non-uniformed?

Mr. Cabana: This is both.

The Chairman: Five hundred and fifty, you said.

Mr. Cabana: Approximately 550.

The Chairman: You would add that to the 900 you mentioned earlier?

Mr. Souccar: No, this would be part of the 900. This would include the investigative teams, uniformed personnel, intelligence component and bomb-disposal units.

Senator Atkins: Which is all very important, is it not?

Mr. Souccar: Absolutely.

Senator Atkins: And not being done now?

Mr. Souccar: At this point, the policing of the ports is not under RCMP jurisdiction.

Senator Atkins: You do not know whether it is or is not?

The Chairman: We know you have 27 personnel for the 19 ports?

Mr. Souccar: Port enforcement teams. Not for the 19, no. Just for Montreal, Halifax and Vancouver.

The Chairman: We know in Halifax they only have 10 constables for 24/7 security.

Mr. Souccar: You are talking about uniformed personnel?

The Chairman: Total, period. We know in St. John's they have zero.

Senator Atkins: In terms of the personnel under your authority, what kind of special training do they acquire?

Mr. Souccar: They acquire everything from major case management courses to drug investigational techniques, which are provided within national security investigative courses, so they can work together with the Integrated National Security Enforcement Team and national security investigative sections. There are general investigative courses for plainclothes-type of investigation, organized crime or national security.

Mr. Cabana: For personnel on water, we are not necessarily making reference to people working in port, but the personnel on water receive additional training from, for example, the Canadian Coast Guard on the handling of marine vessels and the marine environment in general.

Mr. Souccar: Surviving in cold water is another skill they learn.

Senator Banks: I will continue along that same line of questioning.

la neutralisation des bombes, etc. Encore une fois, cela dépend du nombre de ports que l'on veut couvrir. Mais pour 19 ports, il faudra probablement aux environs de 550 agents.

Le président : Agents en uniforme; combien en civil?

M. Cabana : Cela recouvre les deux.

Le président : Cinq cent cinquante, avez-vous dit.

M. Cabana : Environ 550.

Le président : Qui s'ajouteraient aux 900 que vous avez mentionnés précédemment?

M. Souccar : Non, ils font partie des 900. Cela comprend les équipes d'enquêtes, le personnel en uniforme, le volet renseignement et les unités de neutralisation des bombes.

Le sénateur Atkins : Toutes choses très importantes, n'est-ce pas?

M. Souccar : Absolument.

Le sénateur Atkins : Et qui n'existent pas aujourd'hui?

M. Souccar : À l'heure actuelle, la police des ports ne relève pas de la GRC.

Le sénateur Atkins : Vous ne savez pas s'ils en relèvent ou non?

Le président : Nous savons que vous avez 27 agents pour les 19 ports?

M. Souccar : Les équipes d'enquêtes portuaires. Mais pas pour les 19, non. Uniquement pour Montréal, Halifax et Vancouver.

Le président : Nous savons qu'à Halifax ils n'ont que dix agents de police pour assurer la sécurité jour et nuit, sept jours par semaine.

M. Souccar : Vous parlez là d'agents en uniforme?

Le président : En tout. Nous savons qu'à St. John's, c'est zéro.

Le sénateur Atkins : Pour ce qui est du personnel sous votre autorité, quelle formation spéciale lui dispensez-vous?

M. Souccar : Il acquiert toute la formation depuis la gestion des grandes enquêtes jusqu'aux techniques d'enquêtes sur la drogue, dans le cadre des cours d'enquêtes sur la sécurité nationale, afin qu'il puisse travailler avec l'équipe intégrée de la sécurité nationale et les sections d'enquêtes sur la sécurité nationale. Il existe plusieurs cours sur les techniques d'enquête criminelle, le crime organisé ou la sécurité nationale.

M. Cabana : Dans le cas du personnel naviguant, c'est-à-dire pas nécessairement le personnel portuaire, il reçoit une formation supplémentaire dispensée par la Garde côtière canadienne sur la navigation et l'environnement maritime en général.

M. Souccar : La survie en eau froide est une autre aptitude qu'ils apprennent.

Le sénateur Banks : Je vais poursuivre dans le même ordre d'idées.

You talked always about the importance of integrating your resources with other available resources from other orders of government. When you answered Senator Atkins' question about the number of people that you would need if the RCMP took over the full responsibility for maritime security — ports and the St. Lawrence Seaway — would the answer still be 900, or was the 900 including the 550 for ports contemplating a continued involvement of other forces?

In other words, if the RCMP were given the sole responsibility for marine security in Canada, ports and the St. Lawrence Seaway, am I right that the number would not be 900 but more?

Mr. Souccar: The 900, to my understanding, included Royal Canadian Mounted Police personnel.

Senator Banks: Does that contemplate continued contributions to uniformed security operations by municipal police and provincial police?

Mr. Cabana: I apologize, but I will correct that. The 900 did foresee the continued integration and the contribution of municipal and provincial agencies.

Senator Banks: Therefore, if a government were to determine for reasons of efficiency that you talked about the fact that you would not have to bother sharing information because the information would already be in one place and the people in Halifax could talk to people in Victoria without the slightest impediment or asking anyone's permission and the like, if the RCMP took over the full responsibility for maritime security and putting ports, would the number be somewhat more than 900?

Mr. Souccar: That is where we will have to —

Senator Banks: Bear in mind when I am asking these questions that I am operating under that assumption.

Mr. Souccar: My understanding is that it would take 900 resources to police the ports and the marine environment. These 900 resources would include RCMP, municipal and provincial aspects. Therefore, the total number would be 900. That is what I intended to say at first, but I was not clear.

Senator Banks: Let us talk about the specific numbers. The number I come to when I add up the number of people there today is somewhat fewer than 50. In the Marine Security Operation Centre, there are three RCMP, one civilian, four DND and two others at headquarters.

Mr. Cabana: We are referring to the Great Lakes MSOC here. We have RCMP representation at the other MSOCs on the coast as well. At the Great Lakes, in fact, we have three RCMP regular members plus one civilian.

Senator Banks: You stated that with respect to the National Waterside Security Coordination Program, there are six such teams: Vancouver, Toronto, Montreal, Halifax, Niagara and —

Mr. Cabana: If I can provide clarification, there is only one team in the National Waterside Security Coordination Program, with six police officers attached to that team. They are located in

Vous avez parlé de l'importance de l'intégration de vos ressources avec celles disponibles auprès d'autres paliers de gouvernement. Lorsque vous avez répondu à la question du sénateur Atkins sur l'effectif qu'il vous faudrait si la GRC devait assumer de nouveau la responsabilité entière de la sécurité maritime — les ports et la Voie maritime du Saint-Laurent — est-ce que le chiffre de 900, dont 550 pour les ports, suppose le maintien de la participation des autres forces de police?

Autrement dit, si la GRC recevait la responsabilité exclusive de la sécurité maritime au Canada, soit les ports et la Voie maritime du Saint-Laurent, ai-je raison de penser que ce chiffre devrait dépasser 900?

M. Souccar : Les 900, si j'ai bien suivi, comprenaient le personnel de la Gendarmerie royale du Canada.

Le sénateur Banks : Est-ce que ce chiffre suppose le maintien de la contribution des agents en uniforme des services de police municipaux et provinciaux?

M. Cabana : Veuillez m'excuser, je vais préciser. Le chiffre de 900 suppose que soient maintenues l'intégration et la contribution des services de police municipaux et provinciaux.

Le sénateur Banks : Par conséquent, si le gouvernement devait décider, pour les raisons d'efficience que vous avez évoquées — parce que vous n'auriez plus à vous préoccuper de partager l'information avec d'autres services et que vos agents de Halifax pourraient parler à ceux de Victoria sans avoir à demander la moindre autorisation et ce genre de choses — donc, si la GRC assumait la pleine responsabilité maritime et portuaire, est-ce que le chiffre devrait être supérieur à 900?

M. Souccar : C'est là où nous devons...

Le sénateur Banks : N'oubliez pas que lorsque je pose ces questions, je me fonde sur cette prémisse.

M. Souccar : Il faudrait 900 agents pour assurer la police dans les ports et le domaine maritime. Ces 900 agents englobent la GRC et les polices municipales et provinciales. Par conséquent, le nombre total serait de 900. C'est ce que j'avais l'intention de dire au départ, mais je n'ai pas été clair.

Le sénateur Banks : Parlons des nombres spécifiques. Le chiffre auquel j'arrive lorsque je totalise les effectifs actuels est un peu inférieur à 50. Au Centre des opérations de la sûreté maritime, il y a trois agents de la GRC, un civil, quatre militaires et deux autres au quartier général.

M. Cabana : Nous parlons là du COSM des Grands Lacs. Nous avons également une représentation de la GRC dans les autres COSM de la côte. Dans celui des Grands Lacs, en fait, nous avons trois membres réguliers de la GRC, plus un civil.

Le sénateur Banks : Pour ce qui est du Programme national de coordination de la sécurité côté eau, vous avez dit que vous avez six de ces équipes : Vancouver, Toronto, Montréal, Halifax, Niagara et...

M. Cabana : Pour préciser, il n'existe qu'une seule équipe dans le Programme national de coordination de la sécurité côté eau, et six agents de police y sont détachés. Ils sont situés dans différentes

different parts of the country, presently in Vancouver, Niagara, Toronto and here in Ottawa. The team is being coordinated and tasked centrally out of Ottawa.

Senator Banks: There is one such team. The numbers I took from what you stated earlier as well as the questions asked came to 49 or 50 RCMP officers presently involved. Even using the figure of 900, it means we would need about 18 times as many people as you have now to do the job, from whatever source you get them from.

Is there a prospect in the foreseeable term that the figure of 900 will materialize from someplace? Is there some plan in place for that? Is there a budget available for it that we have not heard about yet, or are we just talking blue sky?

Mr. Souccar: A bit of both, blue sky to the extent that we were asked what we would need in a perfect world. Realistically, there are discussions going on at present as to what would be required to improve our capacity on water and at the ports.

Senator Banks: I must say that the phrase "there are ongoing discussions" strikes terror into our hearts. So far, if you had to add up all of the things that we have asked to which the answer has been "there are ongoing discussions" — and that is in every area of national security and national defence, which is a very broad subject — I would tell you that if you looked for a definition in our book of that, it would mean there is nothing happening and nothing will happen for a very long time, if ever.

For example, how long have there been ongoing discussions with the Port of Montreal and the Montreal municipal police force in terms of their integration into a port enforcement team? How long have those discussions been ongoing?

Mr. Souccar: With all due respect, and this is based on a conversation I think we had previously, I hope you can appreciate there are certain commitments and discussions that take place that I am not at liberty to speak about, cabinet confidence-type documents.

Senator Banks: Nor would we want you to speak about those.

Mr. Souccar: That is the reason I sometimes use phrases that strike terror in your hearts. I think there is a will to make things happen.

Senator Banks: Is there a real prospect of those 900 people materializing? That is 18 times more than there are people there presently.

Mr. Souccar: I do not know to what extent the perfect world scenario would materialize, but I am optimistic that something will happen to greatly improve the situation we are in now.

Senator Banks: One reason we are asking this question with such ardour is that this committee has just returned from examining the Port of Rotterdam, its security and police capacity, as well as the Port of Dubai and the nature of its police involvement. We are looking at things going on at other ports as well.

parties du pays, actuellement à Vancouver, à Niagara, à Toronto et ici, à Ottawa. L'équipe est coordonnée et reçoit ses missions à partir d'un point central, à Ottawa.

Le sénateur Banks : Il y a donc une seule équipe. Le chiffre que j'ai noté à partir de votre exposé et de vos réponses aux questions m'indique un total de 49 ou 50 agents de la GRC. Même si je m'en tiens au chiffre de 900, cela signifie qu'il faudrait environ 18 fois plus d'agents pour faire le travail que vous n'en avez à l'heure actuelle, quelle que soit leur provenance.

Existe-t-il la perspective que ce chiffre de 900 se matérialise dans l'avenir prévisible? Avez-vous un plan en place pour cela? Existe-t-il un budget dont nous n'avons pas encore entendu parler, ou bien s'agit-il simplement d'un rêve en couleur?

M. Souccar : Un peu des deux, un peu de rêve dans la mesure où vous nous demandez ce dont nous aurions besoin dans un monde parfait. D'un point de vue plus réaliste, des discussions sont actuellement en cours pour déterminer ce qu'il faudrait pour améliorer notre capacité sur l'eau et dans les ports.

Le sénateur Banks : Je dois dire que la phrase « des discussions sont en cours » sème la terreur dans nos cœurs. Jusqu'à présent, si nous devons totaliser toutes les questions que nous avons posées et auxquelles la réponse a été « des discussions sont en cours » — et cela pour tous les aspects de la sécurité et de la défense nationale, un sujet très vaste — si vous nous demandiez ce que cela signifie à nos yeux, je vous dirais qu'il ne se passe rien et que rien ne va se passer avant très longtemps, voire jamais.

Par exemple, depuis combien de temps les discussions sont-elles en cours avec le Port de Montréal et la police municipale de Montréal pour ce qui est de son intégration dans une équipe d'enquêtes portuaires? Depuis combien de temps ces discussions durent-elles?

M. Souccar : Sauf votre respect, et cela nous ramène à une conversation que nous avons déjà eue, je crois, j'espère que vous pouvez admettre que je ne suis pas autorisé à faire état de certains engagements et discussions, de documents du type secret du Cabinet.

Le sénateur Banks : Et nous ne vous demandons pas non plus d'en parler.

M. Souccar : C'est la raison pour laquelle j'utilise parfois des phrases qui sèment la terreur dans vos cœurs. Je crois qu'il existe une volonté d'agir.

Le sénateur Banks : Existe-t-il une réelle perspective que ces 900 agents se matérialisent? Cela fait 18 fois plus que l'effectif actuel.

M. Souccar : Je ne sais pas dans quelle mesure le scénario du monde idéal se réalisera, mais je suis confiant que la situation actuelle sera grandement améliorée.

Le sénateur Banks : Une raison pour laquelle nous posons cette question avec tant d'ardeur est que notre comité revient juste d'une visite du Port de Rotterdam, où nous avons examiné son dispositif sécuritaire et sa capacité policière, ainsi que du Port de Dubaï où nous avons vu le rôle de la police. Nous regardons aussi ce qui se passe dans les autres ports.

In Rotterdam, for example — which may be the perfect world — there are, I think the number is 370 or 380 police officers in the ports division who spend their careers in the Rotterdam port police. That means, using our approximate numbers, there could theoretically be 100 policemen around that port at any given time. I know it does not work that way, but those resources are substantial.

The Chairman: They also stressed the fact that they used the same principle that while those are the police they have in the ports, they feed back into an organization that functions throughout the Netherlands. Without that coordination, they could not function. Rotterdam is much bigger than any port in Canada. We concede that. We are trying to compare oranges with oranges here.

Senator Banks: One of the points made by one of the operators of that port is that that level of security is necessary for good business. It gives shippers and receivers and importers and exporters confidence in the matter of dealing with their goods.

Senator Moore referred to this earlier. We are so far below — 28 out of 30 on the OECD — in terms of police personnel in general but in maritime security in particular, that that causes what I think is not unfair to describe as alarm in our committee. We know of an instance in which a container simply disappeared and nobody knows how or why. That does not cause great confidence in the people who use ports. We know the operators are not directly concerned with security of the port.

I will ask one perfect-world question. It is the one that Senator Atkins asked. There has been talk about a reinstatement of ports police as a separate entity. Are we correct in our position, and I think the position of the committee, that that would be very inefficient and expensive by comparison with assigning port security to the RCMP? Are we right when we say that?

Mr. Souccar: In terms of the numbers and costs, I do not have the numbers as to what it will cost to reinstate the port police. I know, however, that increasing numbers alone does not get the job done. Increasing numbers in an intelligent way can get the job done. Depending on the task at hand, 50 may do the job better than 100, based on how they are doing it. It is back to intelligence-led.

Again, do we need a fence between Canada and the United States or do we need stronger intelligence-led border enforcement teams. When contraband comes across the points of entry, it is smuggled between them. Those are the issues that I think about when we talk about increasing numbers. We can increase numbers, but we have to do it in a way that is integrated, in a way that is intelligence-led.

You ask if it is better to reinstate the port police or give the responsibility to the RCMP. When there is one agency that is prioritizing what it has, they start with the highest risk and work their way down. If there are two or three or four different agencies, they all have a number-one risk associated with what

À Rotterdam, par exemple — qui est peut-être le monde idéal — il existe, je crois, 370 ou 380 agents de police de la Division portuaire qui passent leur carrière dans la police portuaire de Rotterdam. Cela signifie, en chiffre approximatif, qu'il y a théoriquement 100 policiers dans ce port à tout moment. Je sais que cela ne fonctionne pas ainsi dans la pratique, mais les ressources sont substantielles.

Le président : Ils ont également souligné qu'ils appliquent le même principe, à savoir que la police portuaire coordonne son travail avec une organisation couvrant tous les Pays-Bas. Sans cette coordination, ils ne pourraient pas fonctionner. Rotterdam est bien plus gros que tous les ports canadiens, nous l'admettons. Nous essayons de comparer des oranges aux oranges.

Le sénateur Banks : L'un des exploitants de ce port a fait remarquer que ce niveau de sécurité est nécessaire pour les affaires. Il donne confiance aux expéditeurs et réceptionnaires, aux importateurs et exportateurs, pour ce qui est du traitement de leur fret.

Le sénateur Moore a parlé de ceci. Nous sommes tellement en retard — au 28^e rang sur les 30 pays de l'OCDE — du point de vue de l'effectif policier en général et de la sécurité maritime en particulier, que nous ne pouvons dans ce comité que nous en alarmer. Nous connaissons un cas où un conteneur a purement et simplement disparu et nul ne sait comment ou pourquoi. Cela n'inspire pas grande confiance chez les usagers des ports. Nous savons que les exploitants ne sont pas directement intéressés par la sécurité du port.

Je vais poser une question de type monde parfait. C'est celle abordée par le sénateur Atkins. Il est question de rétablir une police portuaire en tant qu'entité distincte. Avons-nous raison de penser, comme je crois c'est le cas du comité, que cela serait très inefficent et coûteux, plutôt que de confier la sécurité portuaire à la GRC? Avons-nous raison de penser cela?

M. Souccar : Pour ce qui est des chiffres et des coûts, je ne peux pas vous dire combien il en coûterait de rétablir la police portuaire. Je sais, cependant, qu'il ne suffit pas d'accroître les effectifs pour faire un bon travail. On peut faire un bon travail en augmentant les effectifs de manière intelligente. Selon la tâche à accomplir, 50 peuvent faire un meilleur travail que 100, selon la façon dont ils s'y prennent. Cela nous ramène à l'importance du renseignement.

Encore une fois, faut-il construire une clôture entre le Canada et les États-Unis ou faut-il des équipes renforcées de police frontalières guidées par de bons renseignements. Les contrebandiers passent entre les postes frontalières. Voilà les enjeux auxquels je songe lorsqu'on parle d'accroître les effectifs. On aura beau accroître les effectifs, mais il faut le faire d'une manière qui soit intégrée, en étant guidé par des renseignements solides.

Vous demandez s'il vaut mieux rétablir la police portuaire ou confier la responsabilité à la GRC. Lorsque vous avez un organisme établissant ses priorités, il commence avec le plus gros risque et descend dans la liste. Si vous avez deux ou trois ou quatre services de police différents, chacun a un risque prioritaire

they do. That one risk, overall in the big scheme of things, may be number 60 or 70, but it is number one for them. They want to address it so they focus their efforts on the number-one risk. If there is one organization and it prioritizes everything, then the highest risk gets addressed rather than the number-one risk of that fragmented system.

Senator Banks: I want to assure you that nobody on this committee would ever suggest that we have the slightest expertise into how to do your job or what the priorities ought to be or how those people ought to be assigned. We are simply concerned with ensuring ourselves that you have sufficient resources to do the task at hand, and we believe that you do not.

The Chairman: If it gives you any comfort, Assistant Commissioner Souccar, Julian Fantino, when he was chief of the Metro Toronto Police, testified that he felt Canada would be better served with one police force. We will have to see, when we invite him back as head of the OPP, whether he has the same view. We had the impression that, perhaps, he thought he would be the right candidate for that job, but there is a consensus that while there is a significant amount of coordination there is also a significant amount of duplication. We do not have the resources to allow for that sort of duplication.

You are developing a bit of a deficit with us, Assistant Commissioner. There is some information that we are waiting for from your last appearance before us. At this meeting, you have added to that deficit somewhat significantly. We would be grateful to receive that information. It does not need to come in a big chunk. If you want to send it along, one part at a time, that would be satisfactory, and we would be happy to address it that way. If it comes in a way that is not structured that we can use, we can get back to you and ask that you restructure it in order for us to better understand it or to have some sort of dialogue about it.

I worry about you devoting some of your resources to preparing a total package that, when it arrives, we do not understand the way it is laid out. It would be helpful if we could get a bit of an interim process with the committee. The point of contact is the clerk, but our researchers could be in contact with the people preparing this sort of information so that there can be some form of dialogue. If it came a bit at a time, that would be helpful. You would get a better sense of what we are looking for and we could start working on the information as you have it available. We would be very grateful for that.

Mr. Souccar: Thank you, Mr. Chairman. I wish my testimony were a week or two later than today, because I told you the last time that you would not have to ask me twice. You have now asked me twice.

The Chairman: I just mentioned deficits.

Mr. Souccar: The material is almost complete. We are just putting the final polishing touches on it. Perhaps, as you indicated, we should have had it sent sooner for you to let us

associé à son travail. Ce risque peut être seulement au 60^e ou 70^e rang dans l'ordre des choses, mais c'est le numéro un pour cet organisme-là. Il concentre donc ses efforts sur le risque numéro un. Si vous avez une seule organisation qui établit un ordre de priorité général, alors le plus haut risque reçoit la priorité plutôt que le risque numéro un du système fragmenté.

Le sénateur Banks : Je peux vous assurer que nul dans ce comité ne prétend avoir la moindre expertise sur la façon de faire votre travail ou sur ce que devraient être les priorités ou comment ce personnel devrait être distribué. Nous voulons simplement nous assurer que vous disposez de ressources suffisantes pour faire le travail requis et nous pensons que vous ne les avez pas.

Le président : Si cela peut vous rassurer, commissaire adjoint Souccar, Julian Fantino, lorsqu'il était chef de la Police métropolitaine de Toronto, nous a dit qu'il estimait que le Canada serait mieux servi avec une seule force de police. Il s'agira de voir, lorsque nous l'inviterons à titre de chef de la police provinciale de l'Ontario, s'il est toujours du même avis. Nous avons eu l'impression qu'il se considérait peut-être comme le bon candidat pour ce poste, mais l'on s'accorde à dire que s'il y a certes un degré considérable de coordination, il y a aussi un degré considérable de duplication. Nous n'avons pas suffisamment de ressources pour nous permettre cette sorte de duplication.

Vous accumulez un peu de déficit auprès de nous, monsieur le commissaire adjoint. Nous attendons encore quelques renseignements promis lors de votre dernière comparution ici. Aujourd'hui, vous avez pas mal creusé encore ce déficit. Nous serions reconnaissants de recevoir cette information. Vous n'avez pas besoin de tout nous donner d'un seul coup. Si vous voulez nous la donner au fur et à mesure, ce sera satisfaisant et nous serons heureux de procéder ainsi. Si, lorsque nous la recevrons, elle n'est pas structurée de façon à ce que nous puissions l'utiliser, nous pourrions toujours vous demander de la restructurer de façon que nous puissions mieux la comprendre, ou bien avoir une sorte de dialogue à son sujet.

Je crains que vous ne consacriez vos ressources à préparer une réponse intégrale présentée de telle manière que nous ne pourrions pas la comprendre à la réception. Il serait utile que nous ayons quelques échanges avec vous au cours de la préparation. Le point de contact est le greffier, mais nos chargés de recherche peuvent aussi être en communication avec vos gens travaillant là-dessus afin d'avoir une forme de dialogue. Si vous pouviez nous transmettre des renseignements au fur et à mesure, ce serait utile. Vous auriez ainsi une meilleure idée de ce que nous recherchons et nous pourrions commencer à digérer les renseignements que vous nous transmettez. Nous vous en serions très reconnaissants.

M. Souccar : Merci, monsieur le président. J'aurais souhaité que mon témoin ici intervienne une ou deux semaines plus tard, car je vous avais assuré la dernière fois que vous n'auriez pas à me demander deux fois. Vous m'avez maintenant demandé deux fois.

Le président : J'ai juste mentionné le déficit.

M. Souccar : Le travail est presque achevé. Nous mettons juste la dernière main à certains éléments. Peut-être, comme vous l'avez indiqué, aurions-nous dû vous envoyer les renseignements plus tôt

know whether it is what you are looking for. Rest assured that if it is not, then what you require will be resubmitted to you in the format for which you have asked.

It has not slipped through the cracks. It is being prepared and it is almost complete. I am personally overseeing it, to ensure that it gets done.

The Chairman: We are grateful for that. Again, we have a new list that we will be adding to it. We are eager to get as complete a picture as we can of the existing information and compare that to the perfect world and then start talking about how we close the gap between one and the other. I am sure you have the same concerns. We hope this is a vehicle where we can get a better understanding of where our strengths and opportunities are for providing better security for Canadians.

On behalf of the committee, I wish to thank you very much, Assistant Commissioner Souccar and Chief Superintendent Cabana, for taking the time to come to testify before us.

For members of the public, please visit our website by going to www.sen-sec.ca. We post witness testimony as well as confirmed hearing schedules.

You can contact the clerk of the committee by calling 1-800-267-7362 for further information or assistance in contacting members of the committee.

The committee continued in camera.

OTTAWA, Monday, November 6, 2006

The Standing Committee on National Security and Defence met this day at 11:35 p.m. to examine and report on the national security policy of Canada.

Senator Colin Kenny (Chairman) in the chair.

[English]

The Chairman: Before we begin, I would like to introduce briefly the members of the committee.

On my immediate right is Senator Meighen, the deputy chair of the committee. He is a lawyer and a member of the bars of Ontario and Quebec. He is chancellor of the University of King's College and past chair of the Stratford Festival. He is chair of the Subcommittee on Veterans Affairs of the Standing Senate Committee on National Security and Defence. He is also a member of the Standing Senate Committee on Banking, Trade and Commerce and Standing Senate Committee on Fisheries and Oceans.

To his right is Senator Atkins from Ontario. He came to the senate with 27 years of experience in the field of communications. He served as a federal advisor to Robert Stanfield, Premier William Davis of Ontario and to Prime Minister Brian Mulroney.

On his right is Senator Moore from Halifax. He is a lawyer and has served for ten years on the board of governors of St. Mary's University. He sits on Standing Senate Committee on Banking,

afin que vous puissiez nous faire savoir ce que vous recherchez. Soyez assurés que si ce n'est pas le cas, nous vous fournirons ce dont vous avez besoin selon la forme que vous demanderez.

Vos demandes n'ont pas été oubliées. Nous y travaillons et c'est presque terminé. Je supervise personnellement tout ce travail, pour m'assurer qu'il soit fait.

Le président : Nous vous en sommes reconnaissants. Encore une fois, nous avons une nouvelle liste de demandes qui va s'ajouter. Nous souhaitons avoir une image aussi complète que possible de la situation actuelle pour la comparer à ce monde parfait, et puis commencer à parler de la manière de combler l'écart entre les deux. Je suis sûr que vous avez le même souci. Nous espérons que ce sera un véhicule pour mieux cerner nos points forts et les possibilités d'offrir une meilleure sécurité aux Canadiens.

Au nom du comité, je vous remercie infiniment, commissaire adjoint Souccar et surintendant principal Cabana, d'avoir pris le temps de venir témoigner devant nous.

M'adressant aux membres du public, je vous invite à visiter notre site Internet à l'adresse www.sen-sec.ca. Nous affichons les témoignages ainsi que les dates confirmées de nos réunions.

Vous pouvez contacter le greffier du comité en appelant le 1-800-267-7362 pour de plus amples renseignements ou une assistance pour prendre contact avec les membres du comité.

La séance se poursuit à huit clos.

OTTAWA, le lundi 6 novembre 2006

Le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense se réunit aujourd'hui à 11 h 35 pour examiner la politique de sécurité nationale du Canada et en faire rapport.

[Traduction]

Le sénateur Colin Kenny (président) occupe le fauteuil.

Le président : Je voudrais en premier lieu présenter brièvement les membres du comité.

Immédiatement à ma droite se trouve le sénateur Meighen, le président suppléant. Il est avocat et membre des barreaux de l'Ontario et du Québec. Il est chancelier de l'Université King's College et ancien président du Stratford Festival. Il est président du Sous-comité des anciens combattants du Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense. Il est également membre du Comité sénatorial permanent des banques et du commerce et du Comité sénatorial permanent des pêches et des océans.

À sa droite siège le sénateur Atkins de l'Ontario. Ce dernier possède 27 années d'expérience dans le domaine des communications. Il a été conseiller fédéral de Robert Stanfield, du premier ministre William Davis de l'Ontario et du premier ministre Brian Mulroney.

À sa droite se trouve le sénateur Moore de Halifax. Également avocat, il a siégé pendant 10 ans au conseil d'administration de l'Université St. Mary's. Il est membre du Comité sénatorial

Trade and Commerce and the Standing Joint Committee of the Senate and the House of Commons for the Scrutiny of Regulations.

On the far right is Senator Zimmer from Winnipeg. He has had a long career in business and philanthropy and has volunteered for services for countless charitable organizations. He sits on the Standing Senate Committee on Legal and Constitutional Affairs and the Standing Senate Committee on Transport and Communications.

On my left is Senator Banks from Alberta. He was called to the Senate following a 50-year career in the entertainment industry. He is chair of the Standing Senate Committee on Energy, the Environment, and Natural Resources.

On his left is Senator Day from New Brunswick. He is chair of the Standing Senate Committee on National Finance. He is a member of the bar of New Brunswick, Ontario and Quebec and a Fellow of the Intellectual Property Institute of Canada. He is also a former president and CEO of the New Brunswick Forest Products Association.

We have before us today Gary Gilbert. He is senior vice-president and chairman of Hutchinson Port Holdings security committee. Hutchinson Port Holdings is the world's leading container port owner, operator and developer, managing 43 ports globally.

Their global throughput in 2005 was 51.8 million containers. The majority of his career was served in the United States ocean carrier, Sea-Land Service, from 1986 to 1999 in various capacities including: president, Sea-Land logistics; vice-president and general manager, Latin America; vice-president and general manager, Asia; chairman, Asian terminals limited; and, director, North American operations. Prior to Hutchinson Port Holdings, Mr. Gilbert was president and CEO of FedEx Logistics from 1999 to 2001.

Mr. Gilbert, we are pleased to have you here before the committee. I have spoken to the committee about the outstanding presentation you made at the conference in Esquimalt, British Columbia. We look forward to your presentation with considerable anticipation. Please proceed.

Gary D. Gilbert, Senior Vice-President — Americas, Hutchison Port Holdings: Chairman and distinguished members of the Standing Senate Committee on National Security and Defence, thank you for inviting me to come before you. As the chairman said, I was fortunate enough to speak at the Department of National Defence seminar on Maritime Security Challenges in lovely Victoria, B.C. It was my first visit to Victoria and it was enlightening to listen to the other speakers. I was pleased to talk about the important subject that is before us today.

Hutchinson Port Holdings, HPH, was founded in 1866 under the name, Whampoa Dock Company and it has been in the maritime business for 140 years. It is publicly traded and was the

permanent des banques et du commerce et du Comité mixte permanent du Sénat et de la Chambre des communes de l'examen de la réglementation.

À l'extrême droite se trouve le sénateur Zimmer de Winnipeg. Celui-ci a eu une longue carrière en affaires et en philanthropie et a offert bénévolement ses services à d'innombrables oeuvres de charité. Il siège au Comité sénatorial permanent des affaires juridiques et constitutionnelles et au Comité sénatorial permanent des transports et des communications.

À ma gauche siège le sénateur Banks de l'Alberta, qui a été nommé au Sénat après une carrière de 50 ans dans le secteur du spectacle. Il est président du Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles.

À sa gauche, on remarque le sénateur Day du Nouveau-Brunswick. Il est président du Comité sénatorial permanent des finances. Il est membre des barreaux du Nouveau-Brunswick, de l'Ontario et du Québec et membre de l'Institut de la propriété intellectuelle du Canada. Il est également un ancien président-directeur général de l'Association des produits forestiers du Nouveau-Brunswick.

Nous avons aujourd'hui comme témoin M. Gary Gilbert, qui est vice-président principal et président du comité de sécurité de Hutchinson Port Holdings. Hutchinson Port Holdings, qui gère 43 ports dans le monde entier, est le principal propriétaire exploitant et concepteur de ports à conteneurs dans le monde.

Son débit mondial en 2005 s'est élevé à 51,8 millions de conteneurs. M. Gilbert a passé la plus grande partie de sa carrière au sein de la division américaine des transporteurs océaniques, service terre-mer, de 1986 à 1999, exerçant diverses fonctions, y compris président, logistique terre-mer; vice-président et gestionnaire général, Amérique latine; vice-président et gestionnaire général, Asie; président, Asian terminals limited; et directeur, exploitation nord-américaine. Avant d'entrer au service de Hutchinson Port Holdings, M. Gilbert a été président-directeur général de FedEx Logistics de 1999 à 2001.

Monsieur Gilbert, nous sommes heureux de vous avoir parmi nous aujourd'hui. J'ai parlé au comité de l'exposé exceptionnel que vous avez fait à la conférence d'Esquimalt, en Colombie-Britannique. C'est donc avec grande impatience que nous attendons votre exposé d'aujourd'hui. Vous avez la parole.

Gary D. Gilbert, vice-président principal — Amériques, Hutchison Port Holdings : Monsieur le président et distingués membres du Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense, je vous remercie de m'avoir invité à comparaître devant le comité. Comme le président l'a dit, j'ai eu la chance de prendre la parole au colloque du ministère de la Défense nationale sur les défis concernant la sécurité maritime, qui s'est tenu dans la belle ville de Victoria, en Colombie-Britannique. C'était ma première visite à Victoria et j'ai trouvé fort intéressants les autres orateurs. J'ai été heureux de parler de l'important sujet dont nous sommes saisis aujourd'hui.

La société Hutchinson Port Holdings, HPH, a été fondée en 1866 sous le nom Whampoa Dock Company et elle exerce son activité dans le secteur maritime depuis 140 ans. Elle est inscrite en

first company to be incorporated in Hong Kong, which is our flagship facility, Hongkong International Terminals, HIT. Hutchison Port Holdings is the global leader in container terminal operations, handling 51.8 million containers in 2005. HPH operations are spread globally in 43 ports and 20 countries.

Approximately 40 per cent of what comes to North America comes through one of our ports, either directly loaded or transshipped. HPH is located in some of the ports that you would be familiar with. HPH owns all of Felixstowe, Harwich and Thamesport, which were purchased when the government of former Prime Minister Margaret Thatcher privatized the ports. Most of our work is through acquisitions through privatizations or stock sales.

Currently, HPH has no ports in Canada or the United States. In the United States, ports are state- or municipality-owned and in Canada we have not found the right price yet, but that is not to say that we will not find it. Canada's semi-privatization in the mid-1990s will allow that and a number of people have taken that position. HPH was outbid in a couple of ports but it is likely that we will continue to try.

HPH has four ports in Mexico, three of which we own outright and operate, and one we own in partnership. We are looking to build a major port in the Baja region, potentially to alleviate West Coast volume.

Why are we so interested in having ports in the U.S. and Canada? First, we were all outraged by the effects of 9/11 on the world. Second, the terrorist attack on the supply chain in North America would have devastating effects on the global economy.

Generally, it goes unobserved by North Americans that ships with 7,000 containers arrive on North American shores 365 days per year with cargos equalling a retail load of \$70,000 with freight rates of about \$2,500 as they come in. This year marks the 50th year of containerization and this industrial revolution has marched forward quietly. Hundreds of millions of dollars are in the supply chain at any one time.

Transportation has been the vehicle and the mode for terrorists, whether airplane, car bomb or truck bomb. We have had assaults on ships, such as the *U.S.S. Cole*, and we have had containers used in the delivery of terror. At Ashdod Port, Israel, on March 14, 2004, three days after the bombings in Madrid, two containers were smuggled into the country by terrorists intent on blowing up a chemical plant.

We hear frequently how many times illegal aliens are found in container yards wandering around, or still in containers and dead on arrival. One container found in the Mediterranean was

Bourse et elle a été la première entreprise à se constituer en société à Hong Kong, laquelle est notre société mère, Hongkong International Terminals, HIT. Hutchison Port Holdings est le chef de file mondial dans le domaine des ports de conteneurs, traitant 51,8 millions de conteneurs en 2005. HPH exploite 43 ports dans 20 pays.

Quelque 40 p. 100 des conteneurs venant en Amérique du Nord transitent par un de nos ports, pour y être chargés directement ou transbordés. HPH est présente dans certains ports que vous connaissez bien. HPH est propriétaire des ports de Felixstowe, de Harwich et de Thamesport, qu'elle a achetés lorsque l'ancienne première ministre Margaret Thatcher a privatisé les ports. La plus grande partie de notre expansion se fait par ces acquisitions réalisées à l'occasion de privatisations ou par la vente d'actions.

À l'heure actuelle, HPH n'a pas de ports au Canada ni aux États-Unis. Aux États-Unis, les ports appartiennent à l'État — ou aux municipalités — et au Canada nous n'avons pas encore trouvé le bon prix, mais cela ne veut pas dire que nous ne le trouverons pas. La semi-privatisation du milieu des années 90 au Canada nous le permettra, comme le pensent un certain nombre de gens. HPH a présenté des offres trop élevées pour certains ports, mais il est probable que nous allons continuer de chercher.

HPH gère quatre ports au Mexique, dont trois lui appartiennent en totalité, le dernier étant une entreprise exploitée en partenariat. Nous projetons de construire un important port dans la région de Baja, afin de mieux répartir le volume de la côte ouest.

Pourquoi tenons-nous tant à avoir des ports aux États-Unis et au Canada? D'abord, nous avons tous été indignés par les effets du 11 septembre dans le monde. En second lieu, une attaque terroriste contre la chaîne d'approvisionnement en Amérique du Nord aurait des effets dévastateurs sur l'économie mondiale.

De façon générale, peu de Nord-Américains savent que des navires transportant 7 000 conteneurs accostent sur les rives nord-américaines 365 jours par année avec, à leur bord, une cargaison d'une valeur au détail de 70 000 \$, au taux de fret de quelque 2 500 \$. Cette année marque le 50^e anniversaire de la conversion au conteneur, une révolution industrielle qui s'est produite sans bruit. Il peut y avoir des centaines de millions de dollars dans la chaîne d'approvisionnement à un point donné.

Les transports ont été la cible de choix des terroristes, qu'il s'agisse d'avions, de voitures ou de camions piégés. Des bateaux, comme le *U.S.S. Cole*, ont été la cible d'attaques, et des conteneurs ont été utilisés pour des actes terroristes. Au port d'Ashdod, en Israël, le 14 mars 2004, trois jours après les attentats à la bombe à Madrid, des terroristes ont fait entrer illégalement deux conteneurs dans le pays dans l'intention de faire sauter une usine de produits chimiques.

Nous entendons souvent parler de la fréquence à laquelle on trouve des étrangers illégaux qui flânent dans des entrepôts de conteneurs, qui sont encore dans des conteneurs ou qui sont

completely outfitted for a terrorist trying to enter North America around September 11.

We see disruption all the time by nature: hurricanes, typhoons and tsunamis. We have recovery for it because we have drilled in it. I take you to one of our key facilities. We own most of the Hong Kong operation, where we have 14 berths. We move about 8 million containers, 3 million of which are shipped to these shores. Each of the ships, 14 per berth at times, has three to five cranes making 35 moves per hour. Approximately 10,000 trucks per day arrive at Hongkong International Terminals. If we have a two- to four-hour disruption, we back trucks up all the way to the border of China. If we have a typhoon and find ourselves shut down for 96 hours because of winds and safety reasons, we have containers backed into China for 100 miles.

The labour disruption on the West Coast of the United States in 2002, which lasted ten days, backed up ships significantly. Robert Parry, President of the Federal Reserve Bank in San Francisco, stated that in the first five of those ten days, \$1 billion was lost from the economy and in the subsequent five days, \$2 billion was lost from the economy as a result of that disruption.

We have an issue of just-in-time. A revolution has allowed us to have low-cost transportation. We have not seen freight rates rise above \$3,000 per 40-foot container for the last ten years. However, it is a question of time, in my opinion, that a container will deliver either a dirty bomb or the goods to help terrorists. To cross these oceans to our shores takes a big ship because no small ships make the crossing for economic reasons. Many people say the best delivery system for a dirty bomb might be a truck or a small boat but to go it across the ocean, it must be in a container.

In Victoria, I gave this scenario, which I believe to be relatively accurate. Let us consider this hypothetical scenario. Three dirty bombs go off at one time in three different locations: one on the West Coast of Canada, one in Midwest U.S.A. and one in Southeast United States. That would likely result in 3,000 to 10,000 deaths, and a 30-block radius in each of the three locations would be contaminated for ten years. The issue is that we will not know where it came from because we do not have the tracking system for cargo that we have for many other things with monitoring of location and tamper evidence.

For another example, consider what happened with the outbreak of mad cow disease and everyone pointed fingers at who owned the cow. Europe has a tagging system that allows cows to be tracked. The Canadian Forces, U.S. forces and other NATO forces know where their containers are because they have

morts à l'arrivée de conteneurs. Un conteneur découvert dans la région de la Méditerranée était complètement aménagé pour un terroriste essayant d'entrer en Amérique du Nord vers le 11 septembre.

Nous sommes toujours aux prises avec des désastres causés par la nature, qu'il s'agisse d'ouragans, de typhons ou de tsunamis. Nous savons quoi faire dans ces cas-là parce que nous avons de l'expérience. Je voudrais vous parler de l'une de nos installations clés. Nous sommes propriétaires de la plus grande partie du port de Hong Kong, où nous avons 14 postes d'amarrage. Nous déplaçons quelque 8 millions de conteneurs, dont 3 millions sont expédiés en Amérique du Nord. Pour chaque navire, et ils sont parfois 14 à un poste d'amarrage, il y a trois à cinq grues faisant 35 déplacements par heure. Environ 10 000 camions par jour arrivent aux Hongkong International Terminals. S'il y a une cessation des activités de deux à quatre heures, les camions font la queue jusqu'à la frontière de la Chine. En cas de typhon et si nous devons cesser nos activités pendant 96 heures à cause du vent et de raisons de sécurité, la queue des camions de conteneurs s'étend en Chine sur 100 milles.

L'interruption du travail sur la côte ouest des États-Unis en 2002, qui a duré dix jours, a causé d'importants retards. Robert Parry, président de la Banque de réserve fédérale à San Francisco, a déclaré que, dans les cinq premiers jours de cet arrêt de travail, les pertes ont été de 1 milliard de dollars pour l'économie, et de 2 milliards de dollars, durant les cinq jours suivants.

Il y a un problème avec la livraison juste à temps. Une révolution nous a permis d'avoir des transports à faible coût. Les taux de fret n'ont pas augmenté au-dessus de 3 000 \$ le conteneur de 40 pieds depuis 10 ans. Toutefois, ce n'est qu'une question de temps, à mon avis, qu'un conteneur transportera soit une bombe sale ou les composantes pour aider les terroristes. Il faut un grand navire pour traverser l'océan jusqu'à nos rives parce qu'aucun petit bateau ne franchit l'océan pour des raisons économiques. Nombre de gens pensent que le meilleur moyen de transport pour une bombe sale pourrait être un camion ou un petit bateau, mais pour traverser l'océan la bombe doit être dans un conteneur.

À Victoria, j'ai présenté le scénario suivant qui, à mon avis, est relativement exact. Pensons donc à ce scénario hypothétique. Trois bombes sales explosent à trois endroits différents : une sur la côte ouest du Canada, une dans le Midwest américain et une dans le sud des États-Unis. Ces explosions causeraient vraisemblablement de 3 000 à 10 000 morts, et tout ce qui se trouve dans un rayon de 30 pâtés de maisons serait contaminé pendant 10 ans. Le problème, c'est que nous ne saurons pas d'où sont venues les bombes parce que nous ne disposons pas du système de repérage pour les cargaisons que nous avons pour bien d'autres choses et qui nous permettent de suivre leur cheminement et de vérifier s'il y a eu altération.

Dans un autre ordre d'idées, songez à ce qui s'est produit dans le cas de la maladie de la vache folle où tous ont pointé du doigt le propriétaire de la vache coupable. L'Europe possède un système d'étiquetage qui permet de suivre le cheminement des vaches. Les Forces canadiennes, les forces américaines et les autres forces de

electronic location and tamper evidence monitoring tags. That system came about after the first conflict in the early 1990s when about 45,000 containers were sent into the theatre. The containers were pre-positioned and became lost. They did not know whether the containers contained boots, buckets or bullets because the containers were pre-positioned, so they had to open the containers to find out.

In the banking industry and in telecommunications we have excellent ways of tracking things. However, the location of each container in the system is unknown through a number of movements.

In this scenario where three bombs went off, now all the mayors of the port cities and other cities and their constituents are nervous about letting another container ship in because we do not know what is in the 7,000 containers on each one of those ships.

On the West Coast, between 10 and 20 ships arrive a day. On the East Coast, between 10 and 15 ships arrive a day. Multiply that by 7,000. Once you have taken that in mentally, remember it takes 14 days to come across the Pacific and nine or 10 days across the Atlantic. Day two out, we have another 15 to 20 ships for the Pacific; day two out, we have another 10 to 15 ships for the Atlantic, and you can start multiplying it, because most ships are at sea and not in port. Two-thirds of the fleet are at sea.

Now we have all these ships at sea and no way to bring them in and triage them because the mayors are concerned, labour is concerned and everybody is concerned because how do we triage the vessel?

Presently, there is some security. Let me lay out what we have now. We have the International Ship and Port Facility Security, ISPS, Code developed by the International Maritime Organization, which is a binding body that grew out of the *Tory Canyon* incident that broke up on the coast of Normandy, and then we had the *Exxon Valdez* after that.

Basically, this code was developed for safety of life at sea. In 2004, we were able to put through a number of things that made our facilities go from beyond citadels to fortresses. We now have better access and egress, with worker identification. We have 2.9-metre fences, closed circuit TVs, a ports facility plan and different levels we go up to.

I believe the ports have been able to make themselves truly stronger. Here we have a misnomer of port security versus supply chain security. I do not believe we have a major issue with port security, but we have a major issue with supply chain security.

L'OTAN savent où se trouvent les conteneurs parce que sur ceux-ci sont apposées des puces servant à déterminer où ils se trouvent et si on tente d'altérer leur contenu. Ce système a été conçu après le premier conflit au début des années 90 où quelque 45 000 conteneurs ont été expédiés sur le théâtre des combats. Les conteneurs ont alors été prépositionnés et perdus. On ne savait pas si les conteneurs renfermaient des chaussures, des seaux ou des balles parce qu'ils avaient été prépositionnés; il a donc fallu ouvrir les conteneurs pour savoir ce qu'ils transportaient.

Dans le secteur des banques et des télécommunications, nous avons d'excellents moyens de suivre les choses. Toutefois, l'endroit où se trouve chacun des conteneurs dans le système est inconnu à cause des nombreux déplacements.

Dans ce scénario où trois bombes ont explosé, tous les maires des villes portuaires et d'autres villes ainsi que leurs habitants hésitent à laisser entrer un autre navire de conteneurs parce que nous ne savons pas ce qu'il y a dans les 7 000 conteneurs que transporte chacun de ces navires.

Sur la côte ouest, entre 10 et 20 navires arrivent tous les jours. Sur la côte est, ce sont entre 10 et 15 qui arrivent tous les jours. Multipliez cela par 7 000. Gardant cela à l'esprit, rappelez-vous qu'il faut 14 jours à un navire pour traverser le Pacifique, et 9 ou 10 pour franchir l'Atlantique. À deux jours d'intervalle, entre 15 et 20 navires traversent le Pacifique; et entre 10 à 15 franchissent l'Atlantique, et vous pouvez commencer à multiplier parce que la plupart des navires sont en mer et non au port. Les deux tiers de la flotte sont en mer.

Maintenant, tous ces navires sont en mer et il n'y a pas moyen de les faire accoster pour faire le triage parce que les maires sont inquiets, parce que les syndicats sont inquiets et parce que tout le monde est inquiet. Comment donc fera-t-on le triage maintenant?

À l'heure actuelle, il y a une certaine sécurité. Laissez-moi vous expliquer ce que nous avons maintenant. Nous avons le Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires, le code ISPS, qui été créé par l'Organisation maritime internationale, un organisme de réglementation obligatoire qui a vu le jour après l'incident du *Tory Canyon* sur la côte de Normandie, lequel a été suivi de celui de l'*Exxon Valdez*.

Essentiellement, ce code a été conçu pour la sécurité des personnes en mer. En 2004, nous avons pu faire un certain nombre de choses pour transformer nos installations pour qu'elles deviennent des forteresses et non plus des citadelles. Nous avons maintenant de meilleurs systèmes d'accès et d'évacuation, où les travailleurs doivent s'identifier. Nous avons des clôtures de 2,9 mètres de haut, des réseaux de télévision en circuit fermé, un plan des installations portuaires et différents niveaux de sécurité.

J'estime que les ports ont pu vraiment renforcer leur sécurité. Il ne s'agit peut-être pas tant de la sécurité portuaire que de celle de la chaîne d'approvisionnement. Je ne crois pas que la sécurité portuaire soit vraiment un problème, mais c'est plutôt la sécurité de la chaîne d'approvisionnement qui l'est.

The next layer to look at is the manifest. In particular, U.S. Customs and Border Protection and other customs people say, give me the manifest 24 hours ahead of time. I will scour the manifest for data that I find suspect and then I will look into that container and inspect it.

The customs people take anomalies, such as first-time shippers they have never heard of, and they run things like a Dun and Bradstreet record on them to see if they are a valid company; or if they find things that do not typically move from one place to another, such as coconuts from Norway, resins from Jamaica or something out of the ordinary. They check to see if what people say is in the box is truly in the box.

In fact, they end up having a low-load figure of less than 1 per cent. We hear how many boxes are inspected, and we have terminology of "inspected" versus "screened." A manifest is screened 100 per cent. The boxes are inspected, they say, 5 per cent, with less than 1 per cent in the loading port and 4 per cent in the discharge port.

Customs have also put together an initiative called the container security initiative, CSI, which puts agents into loading ports. In the port of Hong Kong, which I mentioned to you, less than 5,000 containers were inspected last year in CSI. First, using the present methods, CSI is unmanageable. They are also the guests of the host countries. How much pressure do they put on the host countries to do more work? I think probably there will not be a significant amount more done than that 1 per cent.

What other layers are important? You heard testimony from Commander Stephen Flynn. Commander Flynn originally came to us as a student because he wanted to understand shipping. We have become his pupil and the roles have been reversed.

His position is, there is no silver bullet. We need layers of defence and security and if we have five layers of security at 60 per cent solution, mathematically we are at 99 per cent. Right now we have a trust-but-do-not-verify situation of the manifest. We feel, of all the 53 million containers running through our facility in 2006, each one was a Trojan horse. We do not know what was in that container. We can only trust what somebody said.

Our second layer, beyond the ISPS code and the manifest scouring, is location and tamper evidence. It is the same thing that Canadian Forces, the U.S. Department of Defence, Australian and New Zealand Army Corp forces and NATO forces use. We need a tracking device on the box that tells us if the box has been breached and where it is. That is no different than exists in toll roads today. On the East Coast of the United States, there is something called "easy pass" on toll roads — I am not sure what

L'élément suivant qu'il faut examiner, c'est le manifeste. Par exemple, les douanes américaines et les services douaniers d'autres pays demandent de voir le manifeste 24 heures à l'avance. Ils l'analysent ensuite pour y déceler toute donnée suspecte, après quoi ils inspectent le conteneur en cause, au besoin.

Les agents des douanes recherchent les anomalies, comme des expéditeurs dont ils n'ont jamais entendu parler avant, et font une petite enquête comme celle de Dun and Bradstreet pour savoir si c'est une société valide; une autre anomalie qu'ils recherchent est celle où des marchandises passent d'un endroit inhabituel à un autre, comme des noix de coco provenant de Norvège, de la résine de Jamaïque ou autre chose sortant de l'ordinaire. Ils vérifient pour s'assurer que les marchandises déclarées se trouvent vraiment dans le conteneur.

En fait, ils n'obtiennent qu'un faible pourcentage de moins de 1 p. 100. Nous entendons dire qu'un grand nombre de conteneurs sont inspectés, mais il y a une différence entre « inspectés » et « vérifiés ». Un manifeste est vérifié à 100 p. 100. Des 5 p. 100 de conteneurs, nous dit-on, qui sont inspectés, moins de 1 p. 100 le sont dans le port où ils sont chargés, et 4 p. 100, dans le port de destination.

Les douanes ont également lancé une initiative appelée Initiative relative à la sécurité des conteneurs, ISC, en vertu de laquelle des agents sont affectés aux ports de chargement. Dans le port de Hong Kong, dont je vous ai parlé, moins de 5 000 conteneurs ont été inspectés l'an dernier dans le cadre de l'ISC. D'abord, avec les méthodes actuelles, l'ISC est impraticable. Ils sont aussi la responsabilité des pays hôtes. Combien de pression exercent-ils sur les pays hôtes pour qu'ils en fassent davantage? Je ne pense pas qu'ils inspecteront beaucoup plus que ce 1 p. 100.

Quels autres éléments sont importants? Vous avez entendu le témoignage du commandant Stephen Flynn. Le commandant Flynn nous est venu initialement pour apprendre parce qu'il voulait en savoir davantage sur les transports. Nous sommes devenus ses élèves et les rôles ont été inversés.

Sa position, c'est qu'il n'y a rien de parfait. Nous avons besoin de plusieurs niveaux de sécurité et de défense. Si nous avons cinq niveaux de sécurité pour une solution de 60 p. 100, mathématiquement, nous sommes à 99 p. 100. À l'heure actuelle, nous faisons confiance à ce qui est déclaré dans le manifeste. Nous estimons que sur les 53 millions de conteneurs qui ont transité par nos installations en 2006, chacun d'entre eux était un cheval de Troie. Nous ne savons pas ce qu'il y avait dans ce conteneur. Nous ne pouvons que nous fier à ce que les gens nous disent.

Notre deuxième niveau, au-delà du Code ISPS et de la vérification du manifeste, c'est la localisation et la recherche des altérations. C'est le système qu'utilisent les Forces canadiennes, le ministère de la Défense des États-Unis, les forces armées de l'Australie et de la Nouvelle-Zélande et celles de l'OTAN. Nous avons besoin d'un dispositif sur la boîte qui nous dise si elle a été altérée et où elle se trouve. Cela ne diffère pas de ce qui existe de nos jours sur nos routes à péage. Sur la côte est des États-Unis, il

it is called in your jurisdiction. It is a device that tells when someone has gone through, and then they pay their bill and move on.

A lot of people say that detection devices are expensive. Yes, some of them are. Chemical, radiation and biological detection devices are expensive sensors that are difficult to build. However, light, shock, humidity and temperature are cheap as chips. They are in every one of our vehicles. They are so inexpensive that they are almost negligible in expense.

Layering that in, if you had a light sensor for tamper evidence, you would know if somebody cut a hole in the box and put something in it — or if it was out of the system for a long time. An intermodal load typically has 16 different moves. In each one of those moves, the load has the opportunity to be breached.

Let me take you to the fourth layer, which deals with radiation portals. We have many of them. We are getting better at them. We have deployed radiation portals in Felixstowe in the United Kingdom and in Rotterdam. We run most of Rotterdam in the Netherlands; we have it in Hong Kong and also in the Bahamas in Freeport. Those radiation portals are unique because they protect their country, with the exception of Freeport and Hong Kong.

In the Netherlands, everything is monitored as it goes into the facility but not necessarily the transshipment. In the U.K., everything that goes out of the system is monitored; so we protect the U.K. by U.K. Customs and Excise.

The fifth layer is scanning, a radiology picture of the box. A nuclear device or radiological material shielded by lead will not be picked up by a radiation portal monitor. We have to scan the box. Most boxes — whether it is a box of athletic footwear, knockdown furniture or any number of things — are generally full loads and are homogeneously exactly the same inside. As we scan the box, we should be able to say, this box matches up with the manifest, it is for Canadian Tire and it is patio furniture for the spring. Each box of the same material will look the same and we can use, against that, a mapping of their boxes time after time with pattern recognition.

If there is a deep dark mass in it, we need to inspect it. That is why, by matching up radiation, location and tamper evidence, the ISPS code manifest and scanning, we have now reached a significantly high level of security.

As a company, along with the Hongkong Terminal Association, we realized that the present methods of scanning boxes were holding back the amount of containers we could process.

Il y a ce que l'on appelle un laissez-passer pour routes à péage — j'ignore comment on appelle cela dans notre pays. C'est un dispositif qui nous dit qu'un automobiliste donné est passé et qui permet ensuite l'envoi d'une facture.

Bien des gens disent que les appareils de détection coûtent cher. Oui, certains d'eux coûtent cher. Les appareils de détection par procédé chimique ou biologique ou par radiation sont des capteurs coûteux qui sont difficiles à fabriquer. Cependant, la lumière, les chocs, l'humidité et la température ne coûtent pas plus cher que des puces. Ils sont présents dans toutes nos voitures. Leur coût est bas au point d'être presque négligeable.

Si on avait un capteur photosensible pour détecter les altérations, on saurait si quelqu'un découpe un trou dans un conteneur pour y mettre quelque chose — ou si le conteneur a été hors système pour une longue période. Un chargement intermodal est déplacé en général 16 fois. Dans chacun de ces déplacements, le chargement peut être altéré.

Passons maintenant au quatrième niveau, les portails de détection par radiation. Il y en a plusieurs types. Nous en fabriquons sans cesse de meilleurs. Nous avons installé des portails de détection par radiation à Felixstowe, au Royaume-Uni, et à Rotterdam. Nous gérons la plus grande partie du port de Rotterdam, dans les Pays-Bas. Nous avons installé des portails semblables à Hong Kong et aussi dans les Bahamas, à Freeport. Ces portails sont uniques parce qu'ils protègent leur pays, à l'exception de Freeport et de Hong Kong.

Dans les Pays-Bas, tout ce qui entre dans nos installations est vérifié, mais pas nécessairement les cargaisons transbordées. Au Royaume-Uni, tout ce qui sort du système est vérifié, de sorte que nous protégeons le Royaume-Uni par les douanes et accise du Royaume-Uni.

Le cinquième niveau, c'est une image radiographique de la boîte. Un dispositif nucléaire ou du matériel radioactif recouvert de plomb ne sera pas détecté par un portail à radiation. Nous devons balayer la boîte. La plupart des boîtes — qu'il s'agisse de chaussures de sport ou de meubles démontables, notamment — sont généralement pleines et homogènes à l'intérieur. Quand on balaye la boîte, on devrait pouvoir dire que son contenu est conforme au manifeste, c'est-à-dire, par exemple, que c'est une boîte de Canadian Tire qui contient des meubles de patio pour le printemps. Chacune des boîtes contenant la même chose sera identique de sorte qu'on peut se servir d'une table de correspondances pour identifier des boîtes données.

S'il y a une masse très sombre à l'intérieur d'une boîte, celle-ci doit être inspectée. Ainsi, avec le portail à radiation, la localisation et la recherche d'altérations, le Code ISPS, le manifeste et le balayage, nous avons atteint un niveau assez élevé de sécurité.

En tant qu'entreprise, de concert avec la Hongkong Terminal Association, nous nous sommes rendu compte que les méthodes actuelles de balayage des boîtes limitent le nombre de conteneurs que nous pouvons traiter.

Heretofore, we laid the container at rest, ran a machine over it and then let the container go. We wanted to have an option whereby we could run into our gates at the same speed, which is an average of 16 kilometres, through a gauntlet and then spread out into the gates, the same way you would come down a highway and spread into tollgates. We wanted be able to do the image, the radiation scan, as well as the Radio Frequency Identification, RFID, read. We would then pass that information to authorities so they could match it with manifests, as well as with any other intelligence they might have.

We ended up showing that we could do it at normal speeds. Last year, with two gauntlets moving into about 12 gates, we inspected 1.4 million containers versus the 5,000 that were inspected by the U.S. Customs and Border Protection, USCBP. This initiative was private.

Where did that take us? Here we come to a coalition of the willing. We have only about four major terminal companies that handle almost 90 per cent of what comes into North America from Europe and Asia. We believe that we can get those four companies together, if there is the will to do it. I believe they are the coalition of the willing.

We recently saw the Security and Accountability for Every Port Act, SAFE Port, which was signed into law in the United States. Many people sighed in relief saying, "Now we have port security." In fact, they codified what I believe was business as usual and the status quo. When we look to having a mandate for the supply of scanning and radiation portals in loading ports, we received one of the worst answers we ever heard. It was: "Let's do another pilot." We are doing potentially three more pilots.

The uniqueness in my interpretation — and I could be wrong — is that the tricky words in the SAFE Port Act are that they want a pilot to do 100 per cent inspection. On the surface that sounds terrific. Obviously, they will not go to Hong Kong, where they should go, or Yantian in China, which handles the majority of the volume coming out of Asia. They will find three little ports on which they can do a study because they can reach 100 per cent and fulfill the mandate.

We have invested \$200 million in this and security pilots. Our big question is: When will this inspection truly be a priority?

Mr. Chairman, I thank you for letting us speak to you on this subject. We believe it is a priority. We would like any support for a truly trust-and-verify situation.

We dealt with the issue of nuclear armament when the U.S.S.R. was in business. To find those nukes, we had a trust-and-verify policy. Here, in the supply chain, we are again in a situation of trust-but-do-not-verify. I dare say, I would trust the former Soviets more than I trust the terrorists.

Jusque-là, nous déposions le conteneur, vérifiions son contenu à l'aide d'un dispositif, puis le laissions partir. Nous voulions avoir la possibilité de faire passer les conteneurs par nos barrières à la même vitesse, soit une moyenne de 16 kilomètres, pour ensuite les acheminer vers plusieurs portails, comme dans le cas d'un poste de péage sur une autoroute. Nous voulions faire le balayage par radiation, aussi bien que l'identification par radiofréquence, la RFID. Nous transmettrions ensuite ces renseignements aux autorités pour qu'elles les comparent aux manifests, ainsi qu'à d'autres renseignements qu'elles pourraient avoir.

Nous sommes parvenus à le faire à des vitesses normales. L'an dernier, avec deux brochettes se dirigeant vers 12 portails, nous avons inspecté 1,4 million de conteneurs, contre les 5 000 que nous avons inspectés au moyen du système de la U.S. Customs and Border Protection. Cette initiative était privée.

Où cela nous a-t-il menés? À une coalition de partenaires. Il n'y a environ que quatre grandes sociétés portuaires qui traitent presque 90 p. 100 de ce qui entre en Amérique du Nord en provenance d'Europe et d'Asie. Nous estimons pouvoir convaincre ces entreprises de former une coalition, si elles ont la volonté de le faire. Je crois que c'est possible.

Récemment, les États-Unis ont adopté une loi intitulée Security and Accountability for Every Port Act, ou SAFE Port Act. Nombre de gens ont poussé un soupir de soulagement en disant : « Enfin, nos ports sont sûrs. » En fait, les États-Unis n'ont fait que codifier une situation de fait, des pratiques déjà en cours. Quand nous avons parlé d'un mandat pour la fourniture de portails à balayage et à radiation dans les ports d'embarquement, nous avons reçu une des pires réponses jamais entendues : « Faisons une autre expérience pilote. » Nous sommes en train de réaliser ce qui pourrait être trois autres projets pilotes.

Le caractère unique de mon interprétation — et je pourrais me tromper —, c'est que le problème avec la SAFE Port Act, c'est qu'ils veulent qu'un projet pilote fasse une inspection à 100 pour 100. À première vue, cela semble merveilleux. De toute évidence, ils n'iront pas à Hong Kong, où ils devraient aller, ou à Yantian, en Chine, qui traite la plus grande partie du trafic provenant d'Asie. Ils trouveront trois petits ports sur lesquels ils pourraient faire une étude parce qu'ils pourront atteindre 100 p. 100 et remplir leur mandat.

Nous avons investi 200 millions de dollars là-dedans et dans les projets pilotes de sécurité. Notre grande question est donc : quand donc cette inspection sera-t-elle vraiment une priorité?

Monsieur le président, je vous remercie de nous laisser parler de cette question. Nous croyons que c'est une priorité. Nous voudrions avoir du soutien pour une vraie politique de confiance et de vérification.

Nous avons réglé la question des armes nucléaires du temps de l'Union soviétique. Pour trouver ces armes nucléaires, nous avons eu recours à une politique de confiance et de vérification. Dans le cas qui nous occupe, dans la chaîne d'approvisionnement, nous sommes dans une situation où nous faisons confiance aux expéditeurs sans vérifier. Je dois dire que je ferais confiance aux ex-Soviétiques plus qu'aux terroristes.

Here we are again today with a trust-but-do-not-verify situation, and I believe it should be a global priority.

The Chairman: Thank you, Mr. Gilbert. Would it be fair to say that the data integration folder you presented to us gives a quick summary of the organization of the data that you believe should be collected, and that data allows you in Hong Kong to increase rapidly your level of confidence that what is in the container matches what is in the manifest?

Mr. Gilbert: Yes, Mr. Chairman. The picture in front of you depicts a small ship that holds between 3,000 and 3,500 containers. If we are at MARSEC 1 when the ship fails —

The Chairman: Can you explain what that is?

Mr. Gilbert: MARSEC 1 is the lowest level of security under the International Maritime Organization. If we had an incident, we would go to MARSEC 3. It is similar to the colour codes, for example, from green to red.

The Chairman: The difference between MARSEC 1 and MARSEC 3 on a port is what?

Mr. Gilbert: MARSEC 1 is a green. MARSEC 3 is a red.

The Chairman: Is the port shut down under MARSEC 3?

Mr. Gilbert: We turn our ports over to government control at MARSEC 3. At the moment, Felixstowe is under MARSEC 2 because of Transport Security and Contingencies, TRANSEC, in the U.K. We have a heightened level of alert there, but we are not at MARSEC 3.

As you look at that, each corner deals with the bay plan. There are bay plans for all ships at sea because we need to know the size of the box and voyage destination, et cetera. At MARSEC 3, the information concerning all those ships could be triaged to let us know exactly what is in the box. That would provide us with a way to let them into port. If we trust the manifest information — and how many people lie on customs forms around the world right now — you could scan the box and look at each box individually in minute detail, if you did not pick up something already through pattern recognition.

The Chairman: You feel that some of the critical information you are giving us has to do with the VACUS image, which is essentially an x-ray image that gives the customs officer a profile of the density and shape of what is being shipped. Then there is a radiation profile that would indicate whether something is radioactive.

Mr. Gilbert: That is correct.

The Chairman: The container OCR is what, sir?

Nous sommes donc aujourd'hui dans une situation où nous faisons confiance aux expéditeurs sans vérifier, et je crois que cela devrait être une priorité mondiale.

Le président : Merci, monsieur Gilbert. Est-il exact de dire que le dossier d'intégration de données que vous nous avez présenté constitue un résumé succinct des données qui devraient, selon vous, être recueillies, et que ces données vous permettent, à Hong Kong, d'accroître rapidement votre niveau de confiance par rapport au fait que le contenu du conteneur correspond à la teneur du manifeste?

M. Gilbert : Oui, monsieur le président. L'image que vous avez devant vous montre un petit navire pouvant transporter entre 3 000 et 3 500 conteneurs. Si nous sommes à MARSEC 1 quand le navire...

Le président : Pouvez-vous nous expliquer de quoi il s'agit?

M. Gilbert : MARSEC 1 est le plus faible niveau de sécurité de l'Organisation maritime internationale. S'il y avait un incident, nous passerions à MARSEC 3. C'est semblable aux codes de couleur, par exemple, du vert au rouge.

Le président : Quelle est la différence entre MARSEC 1 et MARSEC 3?

M. Gilbert : MARSEC 1 est vert. MARSEC 3 est rouge.

Le président : Le port est-il fermé si le niveau de sécurité est MARSEC 3?

M. Gilbert : Nous cédonc le contrôle des ports aux pouvoirs publics si le niveau de sécurité est MARSEC 3. À l'heure actuelle, Felixstowe est sous MARSEC 2 à cause du programme Transport Security and Contingencies, TRANSEC, au R.-U. Nous avons haussé le niveau d'alerte là-bas, mais nous ne sommes pas à MARSEC 3.

Quand on observe cela, chacun des secteurs s'occupe du plan des baies. Il y a des plans des baies pour tous les navires en mer parce que nous devons connaître la grosseur des boîtes et leur destination, etc. À MARSEC 3, l'information concernant tous ces navires pourrait faire l'objet d'un triage pour que nous sachions exactement ce qu'il y a dans les boîtes. Cela nous permettrait de les laisser entrer dans le port. Si nous faisons confiance à l'information du manifeste — et combien de gens mentent dans les formulaires des douanes dans le monde de nos jours —, on pourrait balayer les boîtes et examiner en détail le contenu de chacune d'elles, si on n'avait pas déjà détecté quelque chose à l'aide de la reconnaissance des similarités.

Le président : Vous dites qu'une partie de l'information essentielle que vous nous donnez a trait à l'image VACUS, qui est essentiellement une image radiographique qui fournit à l'agent des douanes un profil de la densité et de la forme de ce qui est expédié. Puis on procède à la radiation pour savoir si c'est quelque chose de radioactif.

M. Gilbert : C'est exact.

Le président : Qu'est-ce que la reconnaissance optique des caractères, la ROC, des conteneurs?

Mr. Gilbert: It is a camera picture of the container number and the licence plate of the truck that brought the container into the facility.

The Chairman: That is the next thing below it. What do other technologies include?

Mr. Gilbert: RFID shows location and tamper evidence.

The Chairman: That technology shows whether someone had cut a hole in the box, whether the pressure had changed or whether there was light in the box; is that right?

Mr. Gilbert: It also shows if the box was unduly detained in some place. For instance, a factory load to a certain port should take a certain amount of time. If it took significantly more time, then it would be suspect as well.

The Chairman: You are arguing that if these five pieces of information are fused together and looked at by a customs targetter, together with what other intelligence the customs officer might have, we would then have a significantly higher level of confidence about what comes into and goes out of our ports.

Mr. Gilbert: That is correct. I would take it one step further, Mr. Chairman. It would also provide the ability for forensics if we had a problem. First, we would have a deterrent. Second, we would be able to act on intelligence. Third, we could isolate the situation. Fourth, we could have forensics go after the perpetrators.

The Chairman: In your view, should this inspection happen every time a container comes into a port and every time it leaves a port, or is one way sufficient?

Mr. Gilbert: You must remember that the ports are fortresses, as I said. I believe that an ISPS certified port is a secure port. If it has been sent from one ISPS port to another by ship, it is almost impossible to get into that container. Once it is outside the gates, it is as vulnerable as it could be.

My contention is that every box that comes into a port needs to be inspected using all these security levels. The manifest needs to be looked at. The box needs to have location and tamper evidence, a scan and a radiation monitor. Once the box has received those inspections and it moves on through a transshipment port, which is an ISPS port, then it is okay. Please remember that we have readers on all the cranes. Therefore we also know from the tamper evidence if it has been tampered with in the ISPS facility and whether it can go on to the next ship. The box really needs one shot at the loading port. If there is a problem with a box, it should be denied loading, so it does not go to sea. Because of the 24-hour rule, containers rest for 24 hours inside the terminal before they are loaded into the ship. There is a 24-hour window to have a no-load assignment given to them.

Senator Meighen: Why is there a 24-hour rule?

M. Gilbert : C'est un procédé par lequel on prend une photo du numéro du conteneur et de la plaque d'immatriculation du camion qui a transporté le conteneur au port.

Le président : C'est l'élément suivant. Que comprennent les autres technologies?

M. Gilbert : L'identification par radiofréquence montre la localisation et les altérations.

Le président : Cette technologie nous permet de savoir si quelqu'un a fait un trou dans la boîte, si la pression a changé ou s'il y a de la lumière dans la boîte; est-ce exact?

M. Gilbert : Elle indique aussi si la boîte a été conservée longtemps à un endroit. Par exemple, le chargement d'une cargaison venant d'une usine donnée devrait prendre un certain temps. S'il a fallu beaucoup plus de temps, c'est qu'il y a quelque chose de louche.

Le président : Vous faites valoir que si ces cinq éléments d'information étaient fusionnés et examinés par un agent des douanes, en même temps que d'autres renseignements que celui-ci pourrait avoir, nous aurions alors un degré de confiance beaucoup plus élevé par rapport à tout ce qui entre dans nos ports et à tout ce qui en sort.

M. Gilbert : C'est exact. J'irai même plus loin, monsieur le président. Cela nous permettrait aussi de faire de la juricomptabilité si nous avions un problème. D'abord, nous aurions un moyen de dissuasion. Ensuite, nous pourrions agir après avoir obtenu de l'information. En troisième lieu, nous pourrions isoler la situation. Enfin, nous pourrions lancer nos juricomptables aux troupes des coupables.

Le président : À votre avis, cette inspection devrait-elle être faite pour tout conteneur entrant dans un port ou sortant de celui-ci, ou est-ce suffisant de le faire dans un sens seulement?

M. Gilbert : Rappelez-vous que les ports sont des forteresses, comme je l'ai dit. J'estime qu'un port certifié par ISPS est un port sûr. Si le conteneur a été expédié d'un port ISPS à un autre par bateau, il est presque impossible d'entrer dans ce conteneur. Dès qu'il est à l'extérieur des barrières, il est très vulnérable.

Mon avis, c'est que toutes les boîtes qui entrent dans un port doivent être inspectées à l'aide de tous ces niveaux de sécurité. Le manifeste doit être examiné. La boîte doit faire l'objet d'une localisation et d'une recherche d'altérations, d'un balayage et d'un examen par radiation. Une fois que la boîte a fait l'objet de ces inspections et qu'elle est acheminée vers un port de transbordement, c'est-à-dire un port ISPS, elle est sûre. Rappelez-vous que toutes nos grues sont équipées de lecteurs. Par conséquent, nous savons si la boîte a été altérée dans le port ISPS et si elle peut être chargée à bord du prochain navire. La boîte n'a besoin que d'une inspection au port d'embarquement. S'il y a un problème avec la boîte, elle devrait ne pas être chargée et, donc, ne pas aller en mer. En raison de la règle de 24 heures, les conteneurs restent au terminal pendant 24 heures avant d'être chargées à bord du navire. Il y a une fenêtre de 24 heures durant laquelle on peut interdire leur chargement.

Le sénateur Meighen : Pourquoi y a-t-il une règle de 24 heures?

Mr. Gilbert: They need to provide the manifest 24 hours prior to loading.

The Chairman: The question was: Why not 23 or 26?

Mr. Gilbert: It was an arbitrary rule that came out from U.S. Customs and Border Protection.

Senator Moore: As an example, I want to run through what happens to one container. Is there a register for every container that is manufactured in the world? I think another witness told us there was. Can a container that does not bear an international registration number get into the system? You mentioned that the average container is moved 16 different times. I take it that means from loading onto the ship, to going across an ocean, landing, discharging into the port, being put on to a truck, then onto a railcar, then being moved out of the port facility into a transport system to another city and handled again.

How do we know that the people handling the container in all those links along the way are secure? Who verifies that? This security looks like something that is necessary in view of the examples you presented to us. Maybe you could answer some of those questions. Others may have further questions, but I want to understand what happens, going back to the beginning where every container is registered.

Mr. Gilbert: Senator Moore, the manufacturers follow the international standards organization specifications for a container. The standards specify how much the container can withstand. Basically, it carries 35 tonnes. The container must have strength in its corner castings and each box is assigned a number, either through the leasing fleet to which it belongs or through the ocean carrier to which it belongs.

Senator Moore: Where is that registration maintained? Is it in Paris? I believe we heard that from another witness a while back, but I may not be correct.

Mr. Gilbert: I do not have that information.

Senator Moore: Is there an international registry for each container as it is manufactured?

Mr. Gilbert: That is correct. I believe — I could be incorrect — it is from the International Organization for Standardization, ISO.

Senator Moore: Then what happens?

Mr. Gilbert: Your second question was: Can a non-internationally registered box enter the system? These boxes are painted all the time because they are scraped, banged and become old, and carriers want them to look spiffy because they are good advertising on the road. The same way you can steal a car and change its paint, a number can be changed as well. That is exceptionally easy because everyday maintenance is done to keep containers in proper shape. The box would still be an ISO box

M. Gilbert : Il faut produire le manifeste 24 heures avant le chargement.

Le président : La question était : pourquoi pas 23 ou 26 heures?

M. Gilbert : C'est une règle arbitraire établie par la U.S Customs and Border Protection.

Le sénateur Moore : Je voudrais passer en revue les étapes que l'on doit franchir pour un conteneur. Y a-t-il un registre pour chacun des conteneurs qui sont fabriqués dans le monde? Je pense qu'un autre témoin nous a dit qu'il y en avait un. Un conteneur n'ayant pas de numéro d'enregistrement international peut-il entrer dans le système? Vous avez dit qu'un conteneur est, en moyenne, déplacé 16 fois. Je suppose que cela veut dire qu'il est chargé à bord d'un navire, qu'il traverse l'océan, qu'il accoste, qu'il est déchargé au port d'arrivée, qu'il est chargé à bord d'un camion, puis d'un wagon de train, qu'il est ensuite acheminé vers une ville donnée et manipulé de nouveau.

Comment savons-nous que les gens qui manipulent le conteneur dans tous ces déplacements sont sûrs? Qui vérifie cela? Pareille vérification semble nécessaire, compte tenu des exemples qui vous nous avez présentés. Vous pourriez peut-être répondre à certaines de ces questions. D'autres sénateurs ont peut-être leurs propres questions, mais je veux comprendre ce qui se passe, revenant au début où chacun des conteneurs est enregistré.

M. Gilbert : Sénateur Moore, les fabricants se conforment aux normes de l'ISO pour les conteneurs. Les normes précisent le poids que peut transporter un conteneur. De façon générale, c'est 35 tonnes. Le conteneur doit être renforcé dans les coins, et chaque boîte est numérotée soit par l'affrètement auquel elle appartient ou par le transporteur océanique auquel elle appartient.

Le sénateur Moore : Où cet enregistrement est-il conservé? Est-ce à Paris? Je crois que nous avons entendu un autre témoin le dire tout à l'heure, mais je peux me tromper.

M. Gilbert : Je ne sais pas.

Le sénateur Moore : Y a-t-il un registre international pour chacun des conteneurs qui sont fabriqués.

M. Gilbert : C'est exact. Je crois — mais je pourrais me tromper — que c'est l'ISO, l'Organisation internationale de normalisation.

Le sénateur Moore : Que se passe-t-il ensuite?

M. Gilbert : Votre deuxième question était : est-ce qu'une boîte n'ayant pas de numéro d'enregistrement international peut entrer dans le système? Ces boîtes sont repeintes souvent parce qu'elles sont égratignées, endommagées ou trop vieilles, et que les transporteurs veulent leur refaire une beauté parce qu'elles sont un bon moyen de publicité sur la route. Tout comme on peut voler une voiture et la repeindre, on peut aussi modifier un numéro d'enregistrement d'un conteneur. C'est extrêmement

and it would likely have an ISO number, but it would be like stealing a licence plate from someone else.

Your next question was about the 16 moves. As an example, Hudson's Bay Company wants to bring athletic footwear into Toronto, but they source it in Surabaya, Indonesia. From a factory in Surabaya, it goes by truck to the port of Surabaya.

Senator Moore: What happened to it before it left the port?

Mr. Gilbert: It probably is picked up by an empty truck from the port and taken to the factory. The factory then loads it and a truck driver drives it back to the port.

You can imagine that the wages for truck drivers in Surabaya, which is one of the distant islands of Indonesia, is probably nominal. The truck driver could get a bribe to look the other way that could be far beyond his wildest expectations. We do not have any way to know if a company with the reputation of the Hudson's Bay Company bringing athletic footwear in has said: "I believe it is athletic footwear: That is what I bought from the factory and my reputation is impeccable," which it is.

However, someone could have paid the driver from the factory to Surabaya. The container now is loaded onto a small feeder ship out of Surabaya and goes to Jakarta. It possibly goes from a small feeder vessel that is not in the major port of Jakarta to a small place, discharged by its own ship's gear, and again into the major port of Jakarta. Jakarta could get the bite of the apple right now by having radiation portals, the radiography scan and the RFID tag.

Senator Moore: They do that now?

Mr. Gilbert: No.

Senator Moore: Is that what you would like to see?

Mr. Gilbert: We need to make everyone's boat float. If Jakarta does not do it and Kelang does, then Kelang says "This is not worth it and I will not invest in this."

It goes from Jakarta to Hong Kong or Singapore, which are safe ports, and U.S. Customs and Border Protection is the last port before it leaves for North America. It will then take the manifest. We do not know what happened in Surabaya port or Jakarta port. Certainly they are havens for al Qaeda in Indonesia. We have this whole supply chain as it hits Vancouver, or maybe Prince Rupert some day, and the container goes on the railroad across the country and it is delivered to a rail yard. The rail yard discharges it; a trucker pulls it up, and then they pull it into the yard. I do not know if that is 16 moves, but it is a pile of them.

Let us say it then exploded. Where in the supply chain do we have any forensics of where it was? We have a black box in an airplane, not to make it fly any better. The black box in the

facile parce que les conteneurs font l'objet d'un entretien quotidien pour conserver leur apparence. La boîte serait toujours une boîte certifiée par l'ISO et aurait sans doute un numéro de l'ISO, mais c'est comme voler une plaque d'immatriculation d'une voiture.

Votre question suivante avait trait aux 16 déplacements. À titre d'exemple, disons que la Compagnie de la baie d'Hudson veut faire venir des chaussures de sport à Toronto, mais que la source est à Surabaya, en Indonésie. À partir de l'usine à Surabaya, les chaussures sont transportées par camion jusqu'au port de Surabaya.

Le sénateur Moore : Qu'a-t-on fait avant le départ du port?

M. Gilbert : Les chaussures ont sans doute été chargées à bord d'un camion vide au port, et transportées à l'usine. Ensuite, l'usine les a chargées dans un camion, qui les a transportées au port.

Vous savez sans doute que le salaire des camionneurs à Surabaya, qui est une des îles les plus éloignées d'Indonésie, est probablement minime. Le camionneur pourrait toucher un pot-de-vin faramineux pour regarder de l'autre côté. Nous n'avons aucun moyen de savoir si une entreprise aussi réputée que la Compagnie de la baie d'Hudson ne se trompe pas lorsqu'elle affirme avoir fait venir des chaussures de sport.

Cependant, quelqu'un aurait pu payer le conducteur qui a fait le trajet entre l'usine et le port. Le conteneur est ensuite chargé à bord d'un petit bateau, qui le transporte de Surabaya à Jakarta. Il est possible que ce bateau décharge le conteneur dans un petit port autre que celui de Jakarta avec son propre matériel, puis l'expédie à Jakarta. Le port de Jakarta pourrait être le point crucial s'il disposait de portails à radiation, d'un dispositif de balayage radiographique et du badge d'identification par radio-fréquence.

Le sénateur Moore : Il fait tout cela maintenant?

M. Gilbert : Non.

Le sénateur Moore : Est-ce que vous voudriez qu'il le fasse?

M. Gilbert : Nous devons obtenir la participation de tous. Si Jakarta ne le fait pas et que Kelang le fasse, Kelang dira : « Cela ne vaut pas la peine et nous n'investirons pas là-dedans. »

Le conteneur passe de Jakarta à Hong Kong ou à Singapour, qui ont des ports sûrs, et la U.S. Customs and Border Protection fait la dernière vérification avant le départ pour l'Amérique du Nord. On prendra ensuite le manifeste. Nous ne savons pas ce qui s'est passé au port de Surabaya ou au port de Jakarta. Ils sont certainement des refuges pour Al-Qaïda en Indonésie. Toute la chaîne d'approvisionnement sera touchée lorsque le conteneur arrivera à Vancouver, ou peut-être à Prince Rupert un jour, et sera transporté par chemin de fer dans tout le pays et livré dans une cour de triage. Celle-ci le déchargera, un camion le chargera. J'ignore si cela fait 16 déplacements, mais il y en a beaucoup.

Disons qu'il explose alors. Où dans la chaîne d'approvisionnement pouvons-nous trouver des indices de la provenance du conteneur? Il y a une boîte noire dans les avions,

airplane is needed when the airplane goes down, telling us what happened and where it happened. Then we fix it and allow the public to have confidence to go back and fly. We have no confidence if those three devices went off, as I mentioned before, in how to restart the system.

Senator Moore: What is the key tracking mode? Is it the manifest? Who initiates that? Can that change along the way, using the example you just took us through? How can that tracking be tightened, if that is a big part of the problem? I think you are looking at each stop: the trucker, the smaller ship to a bigger ship, trucker and rail. They all look at a piece of paper, and say, "Oh, yes that is container number 2 and it has so many boxes of athletic footwear in it."

Who initiates that document and can it be changed along the way? How do we verify the authenticity of the documentation and the contents along the whole supply chain, as you call it?

Mr. Gilbert: There are two parts to that, Senator Moore. First, the tracking is done so that the ship line and the people who handle it know that it is coming into the facility. Their agents or their own personnel say, this box has gone from this point to this point to this point. As a terminal operator, we tell a ship line and give them that bay plan: we have loaded this ship as it is, and that number goes along with it.

Senator Moore: The container number goes along with it?

Mr. Gilbert: Yes: A loose confederation of different shipping lines moves boxes, and they find out when the box comes through the gates that this box has arrived. The tracking system is fairly loose. Information is keyed in from different points of information and delivered to the shipping company.

The tracking information is matched with the bill of lading manifest, which the shipper has. The shipper will say, "This is the amount of goods that I have coming." A bill of lading may have more than one container. It may have 15 containers. The shipper knows this container comes into the shipper's inventory at some point in time but does not know totally where anything is.

However, if the box was, as you said, disguised, then one could beat the system because it might be somebody who did not know who it was supposed to be or they picked someone else out to come in.

The tracking system is by an accumulation of events that goes to equipment control managers of the shipping lines, while at the same time the importers use the bills of lading and purchase orders to verify the containers they bring in.

Let me go to your question regarding a situation if someone slips the manifest. Right now, I dare say that you have the same problem that most of the Midwest has, the scourge of

même si cela n'aide pas à les faire voler. La boîte noire sert à déterminer la cause de l'écrasement d'un avion. Nous réparons ensuite les dégâts et nous rétablissons la confiance du public dans le transport aérien. Si jamais les trois conteneurs dont j'ai parlé explosaient, j'ignore comment nous rétablirions le système.

Le sénateur Moore : Quelle est la principale mesure de contrôle? Est-ce le manifeste? Qui produit le manifeste? Peut-il être modifié en cours de route, dans l'exemple que vous venez de nous donner? Comment resserrer cette mesure de contrôle, si elle est à l'origine d'une grande partie du problème? Prenons chaque maillon de la chaîne : le camion, le petit navire, le gros navire, le camion et le train. Chacun jette un coup d'œil sur le document et se dit : « Ah oui, c'est le conteneur n° 2, et il contient tel nombre de boîtes de chaussures de sport ».

J'aimerais savoir qui produit ce document, et s'il peut être modifié en cours de route. Comment vérifie-t-on l'authenticité de la documentation et le contenu des conteneurs tout au long de la chaîne d'approvisionnement?

M. Gilbert : Il y a deux volets à cette question, sénateur Moore. Tout d'abord, nous effectuons un suivi pour que la compagnie de transport maritime et les personnes qui manutentionnent la marchandise sachent que la marchandise s'en vient. Ainsi, les agents ou le personnel de la compagnie peuvent se dire : « Ce conteneur a été transporté de tel point à tel point, puis de ce point à tel autre point ». En tant qu'exploitant de terminal, notre travail consiste à fournir le plan des baies à la compagnie de transport maritime et à lui dire : « Nous avons chargé ce navire, et voici le numéro ».

Le sénateur Moore : Le numéro du conteneur?

M. Gilbert : Oui. Une vague confédération de plusieurs compagnies de transport maritime déplace les conteneurs, et c'est au moment où ils franchissent les barrières qu'on apprend leur arrivée. Le système de contrôle est assez souple. L'information est consignée à partir de différents points et elle est fournie à la compagnie de transport maritime.

Cette information est comparée à celle contenue dans le document de connaissance, qui est détenu par le transporteur. Le transporteur dit alors : « Voici la quantité de marchandises qui s'en vient ». Il peut y avoir plus d'un conteneur par document de connaissance. Il peut y en avoir 15, par exemple. Le transporteur sait quels conteneurs font partie de son inventaire, mais il ne sait pas exactement où tout se trouve.

Toutefois, un conteneur déguisé pourrait déjouer le système, car on pourrait penser qu'il a été ramassé par quelqu'un qui ne savait pas où le conteneur était censé aller, ou qu'il a été déplacé pour permettre à quelqu'un de passer.

Le système de contrôle comporte deux volets : la consignation des événements à l'intention des directeurs du contrôle de l'équipement des compagnies de transport maritime; et la vérification, par les importateurs, des conteneurs qu'ils reçoivent à l'aide du document de connaissance et des bons de commande.

Mais permettez-moi de revenir à votre question, à savoir ce qui se passerait si quelqu'un modifiait le manifeste. À l'heure actuelle, je dirais que le Canada, comme la majeure partie du Mid West, est

methamphetamines. The drug enforcement agency is trying to find out how boxes coming out of legitimate chemical factories in India and China are making their way, re-manifested, into Mexico and moving up to a manufacturer of cocaine and the methamphetamine labs. It is a significant amount of traffic and it moves in containers.

If we had an Interpol of sorts for the supply chain, the same as we have for money laundering and telecommunications, this container would be a big item to track down. How did it get to Algeria and re-manifested into Manzanillo, Mexico?

Senator Moore: Somewhere along the way someone looked the other way and a new piece of paper was generated to permit this container with this illicit cargo to go forward.

Mr. Gilbert: That is correct. I will take it one step further. We run a big chunk of the port of Karachi. All this equipment should be in the port of Karachi because governments would want to know that, including rugs coming out of Karachi, there are potentially armaments out of Iraq and Afghanistan, as well as drugs supporting terrorism. We do not have the equipment in Karachi.

That 1.5 million scans that I mentioned are sitting in a server, like in a shoebox. We gave 22,000 scans to U.S. Customs and Border Protection to analyze and we have not heard back.

Senator Moore: The average-size ship, you mentioned, carries 7,000 containers.

Mr. Gilbert: The largest on the water right now is 11,000.

Senator Moore: Let us use the average of 7,000. When that ship comes into port, does someone pass to the port authority a piece of paper saying this ship has 7,000 containers on board to be offloaded near a port, and have those 7,000 containers been verified? Could there be 7,020 and we do not know where the extra 20 came from?

Is there some control mechanism as to the quantity of containers on a ship so that as the receiving port, I will not find an extra 50, or 50 less? Is there some kind of verification or an international system whereby a receiving port can know that the list of containers is complete? Is there any type of management or protocol that would handle that sort of situation?

aux prises avec le fléau des méthamphétamines. L'Agence américaine de lutte anti-drogues essaie de découvrir comment des conteneurs provenant d'usines de produits chimiques légitimes établies en Inde et en Chine peuvent faire l'objet d'un nouveau manifeste et être expédiés au Mexique, pour se retrouver entre les mains de fabricants de cocaïne et de méthamphétamines. Ces substances représentent une proportion significative des marchandises en circulation, et elles sont transportées dans des conteneurs.

Si nous avons une organisation internationale de police criminelle pour la chaîne d'approvisionnement, comme celles qui s'occupent du blanchiment d'argent et des télécommunications, nous pourrions suivre le cheminement de ces importants articles. Comment expliquer qu'un conteneur acheminé en Algérie fasse l'objet d'un nouveau manifeste indiquant qu'il doit être expédié à Manzanillo, au Mexique?

Le sénateur Moore : Quelque part en cours de route, quelqu'un a fermé les yeux et on a produit un nouveau document permettant au conteneur renfermant les marchandises illicites de poursuivre son chemin.

M. Gilbert : C'est exact. J'irai encore plus loin. Nous gérons une grande partie du port de Karachi. Nous devrions avoir de l'équipement dans le port de Karachi, car les gouvernements soupçonnent que les conteneurs qui partent de ce port ne renferment pas seulement des tapis, mais aussi des armements provenant de l'Iraq et de l'Afghanistan, ainsi que des drogues servant à financer le terrorisme. Or, nous n'avons pas l'équipement nécessaire à Karachi.

Les 1,5 millions de balayages dont j'ai parlé sont actuellement entreposés sur un serveur. Nous avons transmis 22 000 balayages au Service américain des douanes et de la protection des frontières afin qu'il les analyse, et nous n'avons toujours pas eu de nouvelles.

Le sénateur Moore : Vous avez dit qu'un navire de taille moyenne transporte 7 000 conteneurs.

M. Gilbert : Les plus gros navires en transportent actuellement 11 000.

Le sénateur Moore : Tenons-nous en à la moyenne de 7 000 conteneurs. Lorsqu'un navire accoste au port, y a-t-il quelqu'un qui remet aux autorités portuaires un document déclarant qu'il y a 7 000 conteneurs à bord du navire qui doivent être déchargés près d'un port? Ces 7 000 conteneurs sont-ils comptés? Se pourrait-il qu'il y en ait 7 020, et que nous ignorions d'où proviennent les 20 conteneurs en trop?

Existe-t-il un mécanisme quelconque visant à contrôler la quantité de conteneurs qui se trouvent sur un navire, de manière à garantir que, lorsque le navire accoste au port de réception, on n'en compte pas 50 de plus ou 50 de moins? Existe-t-il un mécanisme de vérification ou un système international quelconque qui permette au port de réception de savoir si la liste des conteneurs est complète? Existe-t-il un protocole quelconque pour gérer ce type de situation?

Mr. Gilbert: If I could draw your attention to the page that has this multicoloured box, the terminal operator operating that port will know exactly what boxes are to be taken on and off the ship, to the exact box. There will not be one more or one less. On that diagram is what we call a bay plan. If you slice a ship by each one of its bays, that diagram will show vessel, voyage, destination, weight, if it is a hazardous container and a number of things.

The Chairman: That is on this system. Is this system in place in every port in the world?

Mr. Gilbert: Every terminal operator receives it electronically from the previous terminal operator to tell the terminal operator what they will receive.

We will know every container that is to be received. The point is: Is the container a Trojan Horse?

Senator Moore: The problem is not the quantity; it is the contents.

Mr. Gilbert: Has Hudson's Bay or Canadian Tire been duped? We know every box in every port because we need to know it is going in the right direction. We load a ship by weight. Just as in a canoe, you do not put too much weight on one side so the ship flips or too much on the ends so the middle breaks.

The issue is: Is the container a Trojan Horse where it was initially believed to be a legitimate shipment that has been compromised in the supply chain?

The Chairman: The reason we ask this question, Mr. Gilbert, is that we have received testimony that it is possible at the customs level to have containers come into a port without customs being aware of it. If 1,000 containers were unloaded, theoretically there could be 1,005 containers come ashore and customs officials would not be aware of the last five. Can you conceive of such a situation?

Mr. Gilbert: In the 53 million containers we move around the world, potentially once in .00000 times we transpose a number: instead of picking up 1,244 containers we picked up 1,245, but it is rare.

The Chairman: You are saying it would be an accident. The testimony we received was it could happen if someone was trying to beat the system.

Mr. Gilbert: I do not believe that to be true.

Senator Banks: What you say is reassuring. Looking at this diagram, if it says there are 6,842 containers on this ship, can one put container 6,843 someplace in this ship to be offloaded by someone at another port? That is not possible or likely in your view?

Mr. Gilbert: Senator Banks, I would say that is virtually impossible.

M. Gilbert : J'attire votre attention sur le diagramme multicolore. L'exploitant du terminal connaît le nombre exact de conteneurs qui doivent être chargés sur le navire et déchargées de celui-ci. Il n'y a jamais un conteneur de plus ou de moins. Le diagramme présente ce qu'on appelle le plan des baies. Pour chaque baie, le diagramme donne de l'information sur le navire, l'itinéraire, la destination, le poids et la présence de matières dangereuses, entre autres.

Le président : Ce système est-il en place dans tous les ports du monde?

M. Gilbert : Chaque exploitant de terminal reçoit le plan des baies, qui lui est transmis électroniquement par l'exploitant du terminal précédant. Ainsi, on peut savoir quelles marchandises s'en viennent.

Nous savons exactement quelle quantité de conteneurs nous recevrons. Mais pour chaque conteneur, la question qui se pose consiste à savoir s'il pourrait s'agir d'un cheval de Troie.

Le sénateur Moore : Le problème, ce n'est pas le nombre de conteneurs, mais ce qui se trouve à l'intérieur.

M. Gilbert : La Baie ou Canadian Tire ont-ils été dupés? Nous savons quels conteneurs se trouvent dans chaque port, car nous devons nous assurer qu'ils se dirigent tous dans la bonne direction. Nous chargeons les navires en tenant compte du poids. C'est la même chose qu'un canot : si l'on met trop de poids d'un même côté, il va chavirer; si l'on met trop de poids aux extrémités, le centre va céder.

La question qui se pose est la suivante : le conteneur est-il un cheval de Troie, c'est-à-dire un conteneur qui renfermait à l'origine des marchandises légitimes, mais dont le contenu a été modifié à un point de la chaîne d'approvisionnement?

Le président : La raison pour laquelle nous vous demandons cela, monsieur Gilbert, c'est qu'un témoin nous a dit qu'il était possible que des conteneurs passent inaperçus aux douanes. Supposons qu'il y ait 1 000 conteneurs à décharger. Théoriquement, on pourrait en décharger 1 005, et les agents de douanes ne s'en rendraient pas compte. Pouvez-vous concevoir une telle situation?

M. Gilbert : Sur les 53 millions de conteneurs que nous expédions partout dans le monde, il y a une infime possibilité que cela se produise. Il peut arriver que nous ramassions 1 245 conteneurs au lieu de 1 244, mais cela est très rare.

Le président : Vous dites qu'il s'agirait d'une erreur. Or, le témoin en question nous a dit que cela pourrait se produire si quelqu'un essayait de déjouer le système.

M. Gilbert : J'en doute fort.

Le sénateur Banks : C'est rassurant à entendre. Si le diagramme indique qu'il y a 6 842 conteneurs à bord du navire, se pourrait-il qu'on ait dissimulé un conteneur de plus dans le navire, afin qu'il soit déchargé dans un autre port? Croyez-vous que cela soit impossible ou improbable?

M. Gilbert : Sénateur Banks, cela est pratiquement impossible.

Senator Banks: That is good to know.

Mr. Gilbert: We load some of these ships with three to five cranes, and we have industrially engineered what box goes into what slot. An outsider could not even get into the system to allocate a box that is coming out of a major stack, get it onto a chassis with a driver to take it in sequence to five different cranes working over a ship and to put one into the system. It does not happen.

Senator Banks: If an insider tried to engineer this, someone would say, wait a minute there is something screwy here?

Mr. Gilbert: It is virtually impossible.

The Chairman: Does what you say apply in Karachi? You just gave us Karachi as an example of a port that does not appear to be as well-organized.

Mr. Gilbert: I believe Karachi is well organized. I do not know what happens outside the gate.

We load ships by individual bays, which are illustrated by the coloured boxes on that diagram. Each box contains a significant amount of information for the stability of the ship and its voyage and destination. If we are told that a shipment contains rugs, we do not know if it contains rugs plus a dirty bomb.

Senator Banks: It is nice to hear from you. You may be unique as a concerned operator of a commercial business. I admire your initiative and congratulate you on being as concerned as you are about security. Your concern makes it clear to us that the interests of the economy and the interests of security in every sense are inextricably bound together.

Your company has invested \$200 million in making your operations secure. I know there is a certain amount of altruism in that investment, but it is also good business, I presume. Is it reasonable for the world to expect that it is such good business that the operators of terminals and ports will invest all the money necessary to put into place the kind of system you have described, the six layers that will provide 99-per-cent certainty?

Mr. Gilbert: Altruism aside, we are the leader in our industry by far. As well, we are as outraged as anyone by terrorist activity.

The IMO, under which we are bound by international law, required us to do this. Once we had the requirement and the mandate, we did the work, and we charge for it. We levy a security charge on each container that comes through the gate. In many places, such as China, the charge is approved by the

Le sénateur Banks : C'est bon à savoir.

M. Gilbert : Il faut entre trois et cinq grues pour charger certains de ces navires, et des ingénieurs déterminent d'avance quel conteneur ira dans chaque emplacement. Une personne de l'extérieur ne pourrait pas accéder au système d'allocation des conteneurs qui proviennent d'un grand empilage, placer le conteneur sur un châssis pour qu'il soit transporté jusqu'aux cinq grues, qui le déplaceront chacune à leur tour jusqu'à ce qu'il se retrouve à bord. Cela n'arrive pas.

Le sénateur Banks : Si une personne de l'extérieur essayait d'orchestrer une telle manœuvre, on se rendrait tout de suite compte qu'il y a quelque chose qui cloche, n'est-ce pas?

M. Gilbert : C'est pratiquement impossible à faire.

Le président : Ce que vous dites s'applique-t-il aussi à Karachi? Vous nous avez présenté Karachi comme un port qui ne semble pas bien organisé.

M. Gilbert : Je crois que le port de Karachi est bien organisé, mais j'ignore ce qui se passe à l'extérieur du port.

Nous chargeons les navires par baies individuelles, lesquelles sont représentées par des cases colorées sur le diagramme. Chaque conteneur s'accompagne d'une importante quantité d'information visant à assurer la stabilité du navire et à nous permettre de vérifier l'itinéraire et la destination. On nous dit que les conteneurs renferment des tapis, mais nous ne savons pas s'ils renferment aussi une bombe sale.

Le sénateur Banks : Il est bon de vous avoir parmi nous aujourd'hui. Vous êtes probablement l'un des rares exploitants commerciaux à vous préoccuper de la sécurité. J'admire votre sens de l'initiative et je vous félicite de vous préoccuper à ce point de la sécurité. Votre souci nous montre clairement que les intérêts en matière d'économie et les intérêts en matière de sécurité, quels qu'ils soient, sont inextricablement liés.

Votre entreprise a investi 200 millions de dollars pour assurer la sécurité de ses activités. Je sais qu'il y a une part d'altruisme dans cet investissement, mais je présume qu'il s'agit aussi d'une bonne pratique commerciale. Cette pratique est-elle bonne au point où nous pourrions nous attendre raisonnablement à ce que tous les exploitants de terminal et de port investissent les sommes nécessaires pour mettre en place le système que vous avez décrit, c'est-à-dire les six niveaux de sécurité qui éliminent 99 p. 100 des risques?

M. Gilbert : Hormis l'altruisme, nous sommes de loin les chefs de file de notre secteur. De plus, nous sommes aussi outrés que quiconque par le terrorisme.

L'Organisation maritime internationale, ou OMI, à laquelle nous sommes assujettis aux termes du droit international, a exigé que nous prenions ces mesures. Dès que nous avons eu l'obligation et le mandat d'agir, nous nous sommes mis au travail, et nous passons la facture à nos clients. Nous prélevons un

ministry of communications. The charge is currently 20 to 30 renminbi, which equates to approximately \$2 to \$3.

In the U.K., because we do radiation inspection, we charge five pounds inbound and 10 pounds outbound. That is our highest charge.

If the mandate were to require more than an ISPS code in the manifest and three more layers of information — a scan, a radiation portal monitoring and tamper evidence from a tracking device, as well as having the customer verifying contents in order to enter our shores — a further charge would be added. This information would require us to install expensive equipment, and the charge would be in the area of, but no more than, \$20.

The average value of goods is \$65,000 to \$70,000 and security would cost \$25. The freight rate for 30 tonnes, in boxes, is 3,000 containers. That makes a postage stamp look pretty expensive. This is de minimis.

Senator Banks: It is less than 1 per cent. There is no monetary impediment to doing this?

Mr. Gilbert: We only want to recover our costs. We make money putting boxes on and off ships.

Our difficulty is that the World Customs Organization is a non-binding organization. We need a mandate to obtain the necessary information before goods can get into the country. We want that information as a deterrent. We want it if we are at MARSEC 3, to triage ships to let them in. We want it so that we can use human intelligence to track it down, and we want to use it for forensics. We do not have any of that now.

Senator Banks: I assume it is your view that the only way that could be done effectively is by the respective governments, since there are shippers who do not belong to any organization at all, and these organizations have no teeth. Is that fair?

Mr. Gilbert: Yes, and that is why we are frustrated with the SAFE Port Act. It asks for certain information because that has been seen to work in the private sector. It requires three more pilots.

I am concerned about public-private partnership, because it is just not there.

Senator Banks: We are used to that in this country, too. When there is a big problem, we study it repeatedly, which I guess is what we are doing now.

droit pour la sécurité chaque fois qu'un conteneur franchit le port. Dans de nombreux cas, comme dans celui de la Chine, ce droit est approuvé par le ministère des Communications. Le droit s'élève actuellement à 20 ou à 30 renminbi, ce qui équivaut à environ 2 \$ ou 3 \$.

Dans le cas du Royaume-Uni, comme nous effectuons une inspection en vue de détecter d'éventuelles radiations, nous demandons 5 livres à l'arrivée et 10 livres au départ. C'est droit le plus élevé que nous exigeons.

Si notre mandat nous obligeait à déclarer des renseignements autres que ceux exigés par le Code ISPS dans le manifeste et à prendre trois mesures additionnelles — l'utilisation de scanners, d'un portique de détection de radiation et d'un dispositif de détection des fraudes — et que nous obligeions nos clients à vérifier leurs conteneurs pour qu'ils puissent être déchargés chez nous, il faudrait augmenter les droits. Ces mesures nous obligeraient à installer de l'équipement coûteux, et les nouveaux droits avoisineraient 20\$, sans toutefois dépasser ce montant.

La valeur moyenne des marchandises se situe entre 65 000 \$ et 70 000 \$; les droits pour la sécurité s'élèveraient à 25 \$. Le tarif-marchandises pour 30 tonnes est de 3 000 conteneurs. Cela fait paraître le timbre-poste très cher. Ce n'est vraiment pas beaucoup.

Le sénateur Banks : C'est moins de 1 p. 100. Y a-t-il un désavantage financier à cela?

M. Gilbert : Nous voulons seulement recouvrer nos coûts. Nous faisons de l'argent en chargeant et en déchargeant des conteneurs aux ports.

Le problème, c'est que l'Organisation mondiale des douanes n'est pas contraignante. Or, nous avons besoin d'un mandat pour pouvoir obtenir toute l'information que nous voulons exiger pour que les marchandises puissent entrer au pays. Nous voulons utiliser cette information à des fins dissuasives. Nous voulons être en mesure, au niveau MARSEC 3, de soumettre les navires à un triage avant que les marchandises ne puissent être déchargées. Nous voulons recourir au renseignement humain pour retracer l'information, et nous voulons nous en servir pour la criminalistique. Rien de cela n'est possible à l'heure actuelle.

Le sénateur Banks : Je présume que, selon vous, le seul moyen d'y parvenir serait de faire intervenir les gouvernements des pays concernés, étant donné que certains expéditeurs n'appartiennent à aucune organisation, et que ces organisations n'ont aucun pouvoir? Est-ce juste?

M. Gilbert : Oui, et c'est pourquoi nous sommes très insatisfaits de la loi américaine sur les ports sûrs. La loi exige l'obtention de certains renseignements parce que c'est ce qui fonctionne dans le secteur privé. Il faudra mener trois autres projets pilotes.

Je m'inquiète au sujet de ce partenariat public-privé, car il est simplement inexistant.

Le sénateur Banks : Nous sommes aussi habitués à ce type de choses dans notre pays. Chaque fois qu'il y a un gros problème, nous l'examinons avec insistance, comme nous sommes d'ailleurs en train de le faire.

You mentioned that the very safe ports in the world include Hong Kong and Singapore. Do you regard any North American ports as very safe ports in that category?

Mr. Gilbert: I did not mean to malign Indonesia, but it does have al Qaeda cells.

Senator Banks: I am asking about North America.

Mr. Gilbert: I believe there are safe ports because they follow the ISPS Code. Their vulnerability is not their perimeters, their personnel or their security regimes. Their vulnerability is the supply chain, the same as ours. It is the Trojan Horses, the 14 million containers that enter North America every year.

Senator Meighen: Mr. Gilbert, your presentation was excellent.

If you will help me with my math for a moment, the chairman and I both thought that 20 was 1 per cent of 2,000.

Mr. Gilbert: That is the freight rate. I was speaking of the value of the goods.

The Chairman: It is roughly a 1 per cent increase in the shipping cost to the shipper.

Mr. Gilbert: To the shipper, but the value of the global supply chain going down, I was equating it to the —

Senator Meighen: My math is always suspect. Forgive me for asking.

Following on from Senator Banks' questions, a bad guy would presumably pick a port other than Hong Kong to carry out illicit deeds, and would pick a port unlike Long Beach to enter.

Your company has invested \$200 million so far. Perhaps you could describe the state of the industry. You are the largest. Are there two or three other major players and a lot of minor players?

My point is that there are still a lot of places to go where surveillance is much less, I presume. I would like your comment on that.

Are there a lot of complaints from companies such as Hudson's Bay and Canadian Tire about added delays due to security measures? Is there a growing incentive for companies to choose a port where there is less security so that their goods can come in more quickly and at less cost?

Mr. Gilbert: There are certainly river rat ports in Miami where they bring small coasters up out of Curacao and those types of places. When we take a port network, the issue is that we are not looking for the needle in the haystack as much as taking the hay off the haystack. If we can take all the containers out of Yantian because they forgot a screen — Yantian is the second biggest port out of China now — and add those to Hong Kong, in that whole area there are 40 million containers shipped globally out of those two ports. If you can say, "I am taking all the hay off that

Vous avez indiqué que les ports de Hong Kong et de Singapour comptent parmi les plus sûrs au monde. Y a-t-il des ports nord-américains qui, selon vous, appartiennent également à cette catégorie?

M. Gilbert : Je ne voulais pas médire de l'Indonésie, mais on y retrouve des cellules d'Al-Qaïda.

Le sénateur Banks : Mais je parle strictement de l'Amérique du Nord.

M. Gilbert : Je considère les ports sûrs, car ils se conforment au Code ISPS. Leur vulnérabilité ne se situe pas au niveau de leur périmètre, de leur personnel ou de leurs systèmes de sécurité. Leur vulnérabilité, c'est la chaîne d'approvisionnement, la même que la nôtre. Ce sont les chevaux troyens, les 14 millions de conteneurs qui pénètrent en Amérique du Nord chaque année.

Le sénateur Meighen : Monsieur Gilbert, votre présentation était excellente.

Vous pourriez peut-être m'aider dans mes calculs. Le président et moi avons cru pendant un instant que 20 était 1 p. 100 de 2 000.

M. Gilbert : C'est le tarif-marchandises. Je parlais de la valeur des marchandises.

Le président : Cela représente une augmentation d'environ 1 p. 100 du coût du transport que doit assumer l'expéditeur.

M. Gilbert : Pour l'expéditeur, mais la valeur de la chaîne d'approvisionnement globale diminue. J'assimilais cela à...

Le sénateur Meighen : Mes calculs donnent toujours des résultats douteux. Pardonnez-moi d'avoir posé cette question.

Pour donner suite aux questions du sénateur Banks, je présume qu'un trafiquant choisirait un port autre que celui de Hong Kong pour mener à bien ses actes illicites, et qu'il ne choisirait pas Long Beach comme port d'entrée.

Votre entreprise a investi 200 millions de dollars jusqu'ici. Vous pourriez peut-être nous décrire la situation actuelle dans votre secteur. Vous êtes les plus gros. Y a-t-il deux ou trois autres principaux acteurs, et beaucoup d'acteurs secondaires?

Là où je veux en venir, c'est qu'il reste encore de nombreux endroits qui sont beaucoup moins surveillés, je suppose. J'aimerais connaître vos impressions là-dessus.

Les sociétés comme La Baie et Canadian Tire se plaignent-elles beaucoup des délais causés par les mesures de sécurité? Les sociétés sont-elles de plus portées à choisir des ports où la sécurité est moindre pour que leurs marchandises puissent être acheminées plus rapidement et à un moindre coût?

M. Gilbert : Il y a certainement des ports intérieurs à Miami qui reçoivent des petits caboteurs provenant de Curaçao et d'autres endroits comme celui-là. Lorsque nous avons un réseau de ports, il ne s'agit plus de trouver l'aiguille dans la botte de foin, mais plutôt d'éliminer la botte de foin. L'idéal serait de prendre tous les conteneurs non inspectés qui proviennent de Yantian — qui est actuellement le deuxième plus grand port de la Chine — et de les ajouter à ceux de Hong Kong. À eux seuls, ces deux ports expédient 40 millions de conteneurs partout dans le monde. Ainsi,

haystack and I have that recorded,” you can say: “I feel good; that is good.” You can then add that up with both Rotterdam and Felixstowe. We feel we run our port in Tanzania very well. However, if we had that in Tanzania, we could take that off the haystack. You can say that we are getting close to 85 per cent inspection of all containers before they leave port for their destination.

Senator Meighen: That is where we are now?

Mr. Gilbert: No, we are at less than 1 per cent. However, we can reach 85 per cent if we then say —

Senator Meighen: Inspect at the big ports.

Mr. Gilbert: Then you say to the small ports that do not handle inspection, and cannot afford equipment for containers coming out of, say, Trinidad, “We will do our inspection of that container on the shore.” We can target those containers more because they have not provided inspection information.

Proliferation is a global thing. We have been fortunate in North America, but hotels in Egypt have not been fortunate; Bali has not been fortunate; and in Madrid, rail has not been fortunate. They have not been able to get the information to us, but they have been trying.

Without a mandate, the retailers will say, “I moved 250,000 boxes because I am Home Depot. I moved 400,000 boxes because I am Wal-Mart. If you add another \$25 on to that amount — I still have to compete against Target stores and Canadian Tire. If you do not mandate it and consider it as imperative, I am not taking the added cost.”

The IMO said that we will make citadels into fortresses. They say, “It is across the board.” The Chinese government says that the charge of 20 renminbi and 30 renminbi is good; everybody’s boat floats the same way. Until there is a mandate from government saying that this is what the government thinks is right, it will not happen. Remember that with the Hong Kong project, we made it an industrial engineering project. However, we did not slow down commerce. If we were to stop and put a machine over every box, it would not have happened.

Senator Meighen: You would have lost some customers.

Mr. Gilbert: We would have shut down all the ports we run, as well as everyone else. We now feed at the same speed, going through the easy passes and the toll roads to obtain this information. It is a question of mandate and will versus going through three more pilots.

Senator Meighen: Can you describe how the port operator system works now? There is your company and two or three other companies your size. Then, are there only a bunch of small operators locally?

nous pourrions éliminer complètement la botte de foin, et cela s’ajouterait aux ports de Rotterdam et de Felixstowe. Nous gérons très bien notre port en Tanzanie. Toutefois, si nous pouvions faire la même chose en Tanzanie, nous pourrions réduire encore davantage la taille de la botte de foin. Nous parvenons à inspecter près de 85 p. 100 de tous les conteneurs avant qu’ils ne quittent le port pour leur destination.

Le sénateur Meighen : En sommes-nous à ce point maintenant?

M. Gilbert : Non, nous en sommes à moins de 1 p. 100. Toutefois, nous pouvons atteindre 85 p. 100 si nous décidons...

Le sénateur Meighen : De faire des inspections aux grands ports.

M. Gilbert : Ensuite il faudrait dire aux petits ports qui n’effectuent pas d’inspection et qui n’ont pas les moyens d’acquérir l’équipement nécessaire pour inspecter les conteneurs qui partent de, disons Trinité, que nous inspecterons les conteneurs une fois qu’ils seront arrivés à destination. Ces conteneurs sont faciles à repérer, car ils ne s’accompagnent d’aucune information relative à une inspection.

La prolifération est une question d’intérêt mondial. Nous sommes chanceux, en Amérique du Nord, contrairement à certains hôtels d’Égypte, au Bali et à Madrid. On n’a pas réussi à nous transmettre l’information, mais ce n’est pas faute d’avoir essayé.

Tant que nous ne posséderons pas de mandat, les détaillants diront : « J’ai expédié 250 000 conteneurs parce que je suis Home Depot, ou j’ai expédié 400 000 conteneurs parce que je suis Wal-Mart. Si vous ajoutez 25 \$ au coût du transport, je dois quand même concurrencer Target et Canadian Tire. Si vous ne possédez pas de mandat et que les droits pour la sécurité ne sont pas obligatoires, alors je refuse de les payer ».

L’OMI a dit que nous allions transformer des citadelles en forteresses, que tout le secteur sera visé. Le gouvernement chinois a indiqué que les droits de 20 ou 30 renminbi sont raisonnables; tous les bateaux flottent de la même façon. Tant qu’il n’y aura pas de mandat du gouvernement déclarant que c’est ce que le gouvernement préconise, cela ne sera pas possible. N’oublions pas que notre projet à Hong Kong était un projet de génie industriel, et que le commerce n’a pas été ralenti. Si nous nous étions arrêtés à chaque conteneur pour effectuer un balayage, les choses n’auraient pas fonctionné.

Le sénateur Meighen : Vous auriez perdu des clients.

M. Gilbert : Nous aurions fait fermer tous les ports que nous exploitons, ainsi que tous les autres ports. À l’heure actuelle, nous parvenons à maintenir la même vitesse, car nous nous servons du système « Easy Pass » et des routes à péage pour obtenir l’information. La question est de savoir si nous obtiendrons un mandat ou s’il faudra qu’il y ait trois autres projets pilotes.

Le sénateur Meighen : Pourriez-vous décrire le fonctionnement du système d’exploitation des ports à l’heure actuelle? Il y a votre société, et deux ou trois autres sociétés de la même taille que la vôtre. Les autres intervenants sont-ils tous de petits exploitants locaux?

Mr. Gilbert: We were 53 containers million in 2006. A.P. Moller Terminals is probably around 38 million; Dubai Ports World is probably in that range, as is the Port of Singapore Authority, PSA. I can give you the breakout after the top 20, but I did not bring it with me. It would then drop down to less than 10 million containers. That would be Eurogate and two or three ports in Italy. Everyone else breaks down below that.

New York is about 3.5 million containers and it is split among three major operators. It disperses quickly after that.

Senator Meighen: You are telling me, I think, that the major operators, either voluntarily or if mandated to act in a way similar to what you have described as your actions in Hong Kong, would cover quite a bit — pardon the pun — of the waterfront, would they not?

Mr. Gilbert: We have had this discussion. We have a coalition of the willing. We are looking for the mandate and we are ready to go.

The difficulty is that it is not taken as a priority or an imperative.

Senator Meighen: By some people in your business or government?

Mr. Gilbert: By government. We are waiting for this to be implemented.

The Chairman: If I understand the situation correctly, you have done a pilot project and demonstrated that it works. We are talking about the United States government at this point.

Mr. Gilbert: That is usually the good housekeeping seal of approval.

The Chairman: Correct. You are hoping that the United States will mandate the sort of facility you have put in place in Hong Kong for all of the US ports. Is that what you are saying?

Mr. Gilbert: If someone were to say for Vancouver, this all must be done, people would move all their goods to Seattle. It must be across the board.

The Chairman: If the United States moves, other countries will move with it?

Mr. Gilbert: Absolutely: That is where the volume is.

Senator Meighen: You probably answered this. I appreciate there are some ports without facilities to deal with shipping today, but are you saying that it is realistic, if government waved their wand and said, "This is now mandated," to cover all ports of significance in both the United States and Canada?

Mr. Gilbert: I will take it back to where I started. It takes a big ship to cross the Pacific. The ship to Jakarta could make it across the Pacific as a shipping boat or a yacht would, but big ships go to big ports. These are Felixstowe, Rotterdam, Le Havre and the big

M. Gilbert : Nous avons expédié 53 millions de conteneurs en 2006. A.P. Moller Terminals en a probablement expédié autour de 38 millions. Dubai Ports World se trouve probablement dans cette fourchette également, tout comme les autorités portuaires de Singapour, ou PSA. J'aurais pu vous donner la liste au-delà des 20 premiers, mais je ne l'ai pas apportée. Il y aurait ensuite les exploitants qui expédient moins de 10 millions de conteneurs, c'est-à-dire Eurogate et deux ou trois autres ports situés en Italie. Tous les autres viennent en dessous.

Le port de New York représente environ 3,5 millions de conteneurs, qui sont partagés entre trois principaux exploitants. Les quantités sont négligeables au-delà de cela.

Le sénateur Meighen : Vous êtes en train de me dire, si je comprends bien, que si les principaux exploitants faisaient ce que vous avez fait à Hong Kong — soit de leur plein gré, soit parce qu'ils y sont obligés — ils couvriraient une grande partie du secteur riverain. Est-ce bien cela?

M. Gilbert : Nous en avons déjà parlé. Nous avons une coalition de volontaires. Nous n'attendons plus que le mandat pour passer à l'action.

Le problème, c'est que cela n'est pas considéré comme une priorité ni comme une mesure impérative.

Le sénateur Meighen : Par certains intervenants de votre secteur ou par le gouvernement?

M. Gilbert : Par le gouvernement. Nous attendons qu'une telle mesure soit mise en place.

Le président : Si je comprends bien la situation, vous avez mené un projet pilote et démontré que cela fonctionne. Nous parlons ici du gouvernement des États-Unis.

M. Gilbert : C'est habituellement ce qui tient lieu de sceau d'approbation.

Le président : C'est exact. Vous espérez que le gouvernement des États-Unis obligera tous les ports américains à se doter d'installations semblables à celles que vous avez mises en place à Hong Kong. Est-ce bien ce que vous dites?

M. Gilbert : Si cela devenait obligatoire pour Vancouver, alors tout le monde acheminerait ses marchandises à Seattle. Cette mesure doit viser le secteur tout entier.

Le président : Si les États-Unis passent à l'action, y a-t-il d'autres pays feront de même?

M. Gilbert : Absolument, du moins ceux qui ont des ports importants.

Le sénateur Meighen : Vous avez probablement déjà répondu à ma prochaine question. Je comprends que certains ports n'ont pas les installations requises pour l'expédition des marchandises à l'heure actuelle, mais si le gouvernement décernait un mandat aux exploitants, croyez-vous qu'il serait réaliste de couvrir tous les ports d'importance aux États-Unis et au Canada?

M. Gilbert : Je vais reprendre du début. Il faut un gros navire pour traverser le Pacifique. Un bateau qui navigue en direction de Jakarta pourrait traverser le Pacifique, comme n'importe quel cargo ou bateau de plaisance, mais ce sont les gros navires qui

Shanghai. Shantou feeds into Hong Kong. With Jakarta, that ship does not cross the ocean; it feeds into Singapore or Hong Kong. Those ports feed into these transshipment ports. Therefore, you would see very few flowing up, with the exception of the Caribbean or Mexico. That would be the minimum.

Senator Meighen: Can you speculate as to why there is reluctance by government to do this type of mandating?

Mr. Gilbert: This is my own personal view, and not the view of the company. It is fairly harsh. I think if someone has the information and does not act upon it and something happens, then they are liable for it and take the blame. That is part of the problem.

The other part is that the amount of data is significant. The resources available to manage this information, and how it is managed in a timely fashion, are important.

Let us say we did manage it but we ended up with a MARSEC 3 situation with explosives. We can at least triage ships to let them in. We can then put a lot of manpower on it as a result of the reaction. Saying that we do not want the information because we are nervous about it is a travesty.

Second, I think governments like to talk to governments. They feel in their comfort zone with bilateral agreements, and foreign affairs wants to talk to foreign affairs. We are tripped up here because we do not know how to be good public-private partners. It may be an extension of the Cold War, where it was such a big problem that the public said, "We will let the government take care of it because we know we cannot take care of it." The private companies let them take care of nuclear holocausts. We are in Neighbourhood Watches for terrorists. I do not think we are out of the Cold War. That is my own personal opinion. Did that answer your question?

Senator Meighen: Yes.

The Chairman: Before we go to Senator Zimmer and Senator Atkins, you used the word, renminbi. To what does that relate?

Mr. Gilbert: That is the currency of the People's Republic of China.

Senator Zimmer: Mr. Gilbert, thank you for your presentation. It was interesting but also sobering.

One element is the system's infrastructure and technology. I want to look at the other part of the equation, the human element side.

vont dans les grands ports. Ces grands ports, ce sont Felixstowe, Rotterdam, Le Havre et Shanghai. Shantou alimente Hong Kong. Dans le cas de Jakarta, le navire ne traverse pas l'océan; il alimente Singapour ou Hong Kong. Ces ports alimentent les ports de transbordement. Il n'y a donc pas beaucoup de navires qui remonte vers le nord, à l'exception de ceux provenant des Caraïbes ou du Mexique. Ce serait le minimum.

Le sénateur Meighen : Pouvez-vous nous expliquer pourquoi le gouvernement est réticent à décerner un mandat de ce type?

M. Gilbert : Je vais vous donner mon point de vue personnel, mais ce n'est pas celui de ma société. Il s'agit d'une mesure assez sévère. Je crois que si une personne détient de l'information, mais qu'elle n'agit pas en conséquence et que quelque chose se produit, cette personne est tenue responsable. C'est une partie du problème.

L'autre partie du problème, c'est qu'il y a une quantité importante de données en jeu. Il faut prévoir des ressources pour gérer cette information rapidement.

Supposons que, malgré cette information, nous nous retrouvions dans une situation de niveau MARSEC 3 avec explosifs. Nous pourrions au moins faire le triage des navires avant de les laisser entrer. Nous pourrions ensuite mobiliser des ressources humaines nombreuses pour gérer la situation. Il est ridicule d'affirmer que nous ne voulons pas connaître l'information parce qu'elle nous rend nerveux.

De plus, je crois que les gouvernements aiment discuter entre eux. Ils sont confortés par les ententes bilatérales et les responsables des affaires étrangères aiment discuter avec leurs homologues étrangers. Nous sommes en mauvaise posture, car le secteur public et le secteur privé ne savent pas comment être de bons partenaires. C'est peut-être le prolongement de la guerre froide, où cela représentait un tel problème que le public s'est dit : « Nous allons laisser le gouvernement s'en occuper, car nous savons que nous n'y parviendrons pas ». Le secteur privé a laissé le gouvernement s'occuper des holocaustes nucléaires. Notre surveillance de quartier cible maintenant les terroristes. Je ne crois pas que nous soyons sortis de la guerre froide. C'est mon opinion personnelle. Ai-je répondu à votre question?

Le sénateur Meighen : Oui.

Le président : Je vais donner la parole au sénateur Zimmer et au sénateur Atkins. Mais avant, vous avez employé le terme renminbi. J'aimerais savoir ce que ce mot signifie.

M. Gilbert : C'est la monnaie de la République populaire de Chine.

Le sénateur Zimmer : Monsieur Gilbert, je vous remercie de votre présentation. En plus d'être intéressants, vos propos donnent à réfléchir.

Il a entre autres été question de l'infrastructure et de la technologie du système. J'aimerais m'attarder sur l'autre partie de l'équation, c'est-à-dire sur le volet humain de la question.

Organized crime, security clearance and the presence of organized crime operating at any port of entry poses a challenge for nations. What initiatives are in place by your company to deter nefarious or criminal activity? What precautions and systems do you have in place to deter that?

Mr. Gilbert: We have been in the business a long time for the interdiction of drugs, as well as theft of valued goods in our industry. This activity has always been an issue for us. If we lose a container now and then from an inside deal, we can track it usually with all our equipment. We also can track it down by law enforcement and turn it over to their protocols.

In virtually all our facilities, we also have worker background checks, with documentation and worker ID cards, and some have biometrics. We are moving more to biometrics.

The issue is making our citadels more like fortresses by putting in different fencing. With regard to organized crime, we do not have much at all for the facilities. Some places are different from others. I will not mention any but with some customs authorities there are small bribes. We understand those. Those are not actual thefts or major terrorist activities.

Senator Zimmer: When a shipper or trucker compromises the integrity of the system and violates it, are they marked forever? Do you keep track of them?

Mr. Gilbert: The truckers certainly are kept track of. We do not track the shipper the same way because it goes back to the Trojan Horse thing. If they put something in a box and they say it is footwear and we see it is footwear, we do not question it. However, if it is leaking and the weight is not 1,800 pounds but 2,700 pounds, it is obviously suspect and we turn the box over to local law enforcement.

If hazardous material was leaking, we would have the fire brigade look at it. Usually it is their jurisdictions to take on the shipper.

Truckers are usually put on a blacklist because they are reckless and damage equipment. If they have ever stolen from us, they would not enter our port. That information passes through to other ports as well.

Senator Zimmer: Do the port workers in the ports managed by your company receive security clearances? If so, who conducts these checks and how often are these checks conducted?

Mr. Gilbert: I cannot say there is a security check for classified information. It is more of a background check for a criminal record. It is done at varying degrees based on our 43 locations. Some locations are significantly more strict than others. In some of the less developed countries versus developed countries, we see a different value.

Le crime organisé, les contrôles de sécurité et la présence du crime organisé dans tous les ports d'entrée représentent un défi de taille pour les pays. Quelles mesures votre société prend-elle pour décourager les actes répréhensibles ou criminels? Quelles mesures de précaution et mécanismes avez-vous mis en place pour décourager ces actes?

M. Gilbert : Nous oeuvrons dans le domaine depuis longtemps et le trafic des drogues illicites et le vol de marchandises précieuses ont toujours constitué pour nous une source de préoccupations. Si nous perdons un conteneur aux mains de criminels, ce qui arrive à l'occasion, nous pouvons habituellement le repérer à l'aide de notre équipement. Nous pouvons aussi faire appel à la police, qui procède alors selon ses propres protocoles.

De plus, dans presque toutes nos installations, les travailleurs sont soumis à une enquête de sécurité et il y a de la documentation et des cartes d'identité. Dans certains endroits, nous avons recours à la biométrie. C'est ce vers quoi nous nous dirigeons de plus en plus.

L'idée, c'est de transformer nos citadelles en forteresses en changeant le type de clôture. Quant au crime organisé, il n'y en a pas beaucoup pour la taille de nos installations. Cela varie d'un endroit à l'autre. Je ne dirais pas de qui il s'agit, mais il y a des autorités douanières qui acceptent de modestes pots-de-vin. Nous comprenons que cela puisse se produire. Il ne s'agit pas de vols à proprement parler ni d'activités terroristes importantes.

Le sénateur Zimmer : Lorsqu'un transporteur ou un camionneur compromet l'intégrité du système, reste-t-il marqué à jamais? Les surveillez-vous?

M. Gilbert : Il est certain que nous surveillons les camionneurs. Nous ne pouvons pas surveiller les transporteurs maritimes de la même façon, à cause de toute la question des chevaux troyens. Si l'on nous dit qu'un conteneur est rempli de souliers et que nous constatons qu'il est en effet rempli de souliers, nous ne posons pas de questions. Toutefois, si le conteneur coule et qu'il pèse 2 700 livres au lieu de 1 800 livres, c'est de toute évidence douteux, et nous cédon's le conteneur à la police locale.

Lorsque des matières dangereuses s'écoulent, nous faisons appel à la brigade d'incendies. C'est habituellement elle qui intervient auprès du transporteur.

Les camionneurs se retrouvent habituellement sur une liste noire parce qu'ils sont insouciant's et qu'ils endommagent l'équipement. Les camionneurs qui nous ont déjà volés n'ont plus accès à notre port. L'information est aussi transmise aux autres ports.

Le sénateur Zimmer : Les débardeurs qui travaillent dans les ports gérés par votre société sont-ils soumis à des enquêtes de sécurité? Si oui, qui effectue ces enquêtes, et à quelle fréquence?

M. Gilbert : Il n'y a pas d'enquête de sécurité pour les renseignements classifiés. Les enquêtes visent plutôt à vérifier l'existence de dossiers criminels. L'enquête est plus ou moins approfondie, en fonction de chacune de nos 43 succursales. Certaines sont beaucoup plus strictes que d'autres. Il y a une différence entre les pays industrialisés et les pays moins développés.

Having said that, we have highly skilled jobs that are well sought after. We can ask more questions for these highly skilled jobs than for other jobs. These jobs include crane operators, machine operators, equipment control and stowage planners.

Senator Zimmer: What strategies has your company employed to deal with unionized port workers that are resistant to these measures such as background checks? Of course, the element of the invasion of human rights creeps in. What measures have been taken in that area?

Mr. Gilbert: As I said, each country is different. We operate in Myanmar and I would say that security is the tightest we can imagine with our workers, because of who runs the show there.

TRANSEC in the U.K. have given us guidelines and we incorporate them into our security plans and they have high biometrics. The U.K. is very unionized and they have accepted it.

We have not seen the resistance we have seen in other places because it is not a political issue in certain areas.

Senator Zimmer: Do you receive ongoing information from the RCMP, Interpol or the FBI as far as individuals or companies that are a security risk?

Mr. Gilbert: No, we do not.

Senator Atkins: I have two or three general questions, Mr. Gilbert. Are you in Singapore?

Mr. Gilbert: Is our company in Singapore? Me personally or our company?

Senator Atkins: Your company.

Mr. Gilbert: No: The Singapore Port Authority owns all that.

Senator Atkins: It is a big operation.

Mr. Gilbert: It is: Hong Kong and Singapore are always vying as to who is the biggest dog in the hood.

Senator Atkins: I have been there. It is impressive. Did you bid for the six ports in the United States?

Mr. Gilbert: It is not the six ports. P&O Ports was a large global. Yes, we were in the bid initially for P&O Ports when they came on the market. We wanted their Indian and Australian assets the most. The U.S. assets, in my opinion, were not good ones compared to the other assets. It ended up getting, in my opinion, well out of hand between PSA and DP World. DP World prevailed.

Senator Atkins: Does your company own any ships?

Mr. Gilbert: No sir, we own no ships.

Senator Atkins: Do you own containers?

Cela dit, nous offrons des emplois hautement spécialisés qui sont très prisés. Nous pouvons poser plus de questions aux personnes qui postulent à ces emplois qu'à celles qui postulent à d'autres emplois. Ce sont les postes de grutier, d'opérateur de machine, de contrôleur de l'équipement et de planificateur d'arrimage.

Le sénateur Zimmer : Quelles stratégies votre société emploie-t-elle pour gérer les débardeurs syndiqués qui refusent de se soumettre à des enquêtes de sécurité? Bien entendu, c'est la question du respect des droits de la personne qui vient compliquer les choses. Quelles mesures prenez-vous dans ce domaine?

M. Gilbert : Comme je l'ai déjà dit, chaque pays est différent. Je peux vous dire qu'à Myanmar, la sécurité est à son niveau maximal en ce qui concerne les travailleurs, à cause de ceux qui mènent le bal dans cette région.

Au Royaume-Uni, TRANSEC nous a fourni des lignes directrices, que nous avons incorporées à nos plans en matière de sécurité. Parmi les mesures proposées, il y a l'utilisation de la biométrie. Même si le Royaume-Uni est très syndiqué, les travailleurs ont accepté cette mesure.

Nous ne rencontrons pas la même résistance partout, car ce n'est pas une question politique dans toutes les régions du monde.

Le sénateur Zimmer : Recevez-vous régulièrement de l'information de la GRC, d'Interpol ou du FBI au sujet des personnes et des sociétés qui représentent un risque pour la sécurité?

M. Gilbert : Non.

Le sénateur Atkins : J'ai deux ou trois questions d'ordre général, monsieur Gilbert. Êtes-vous établis à Singapour?

M. Gilbert : Vous voulez dire ma société ou moi personnellement?

Le sénateur Atkins : Votre société.

M. Gilbert : Non. Ce sont les autorités portuaires de Singapour qui possèdent tout là-bas.

Le sénateur Atkins : C'est une grosse machine.

M. Gilbert : En effet, Hong Kong et Singapour sont d'éternels rivaux.

Le sénateur Atkins : Je suis allé là-bas. C'est impressionnant. Avez-vous soumissionné pour les six ports aux États-Unis?

M. Gilbert : Non, pas pour les six ports. P&O Ports était une vaste multinationale. Nous avons soumissionné pour les ports de P&O Ports lorsqu'ils sont arrivés sur le marché. Les ports qui nous intéressaient le plus étaient ceux de l'Inde et de l'Australie. À mon avis, les ports américains étaient moins intéressants que les autres. La compétition a pris une tournure très féroce entre les autorités portuaires de Singapour et DP World. C'est DP World qui est sortie gagnante.

Le sénateur Atkins : Votre société possède-t-elle des navires?

M. Gilbert : Non, nous ne possédons aucun navire.

Le sénateur Atkins : Possédez-vous des conteneurs?

Mr. Gilbert: No, we own no containers.

Senator Atkins: Who owns the containers?

Mr. Gilbert: Leasing companies own them and lease them, or international shipping companies own them. Companies such as GE Capital own a large number of containers and they lease them. There are a number of different tax things they do in their lease fleets.

We looked at it. It was not our core business so we did not enter into it. Shipping companies, having been in the industry for a long time, are always attracted to volume because they keep building bigger ships. That is good for the shipper because they drive each other's rates down. We do not see it as good business compared to owning land and operating on the land.

Senator Atkins: I want to touch on the manifest. We all know that at the moment there is a 24-hour period before a ship can come to port.

Are you satisfied that the manifests are effective? When you describe the layers of ships that are in the ocean, who surveys these manifests to ensure they are appropriate? I know U.S. Customs and Border Protection does. Do they have the bureaucracy to handle this kind of input provided from manifests?

Mr. Gilbert: For clarification, senator, it is 24 hours prior to the vessel leaving the loading port. If it is in Shanghai, the information on the manifest is delivered to, in this case U.S. Customs and Border Protection, 24 hours prior to the vessel leaving the port so that U.S.CBP has the option to request a no-load of a certain cargo.

The information they receive is no different than the information for a customs declaration when coming into the country: what it is, where it was manufactured and the price of the goods, et cetera.

The declaration is run through different algorithms in Reston, Virginia, for North America. They re-issue back to the load port if they find an exception they want to look at. They look at manifests but only for anomalies in the declared goods, not necessarily for what is actually in the container.

Senator Atkins: Do they let you know if there is any significant information in those manifests that would suggest to your company that you should not ship it?

Mr. Gilbert: They do not tell us, but you raise a unique situation. We give information on the physical box: its number, what it looks like and whether it matches what it is supposed to be. The manifest has a significant amount of commercial information that is not something we should have because we then would have commercially sensitive information that could match off what Canadian Tire Corporation does, versus

M. Gilbert : Non plus.

Le sénateur Atkins : À qui appartiennent les conteneurs?

M. Gilbert : Certains appartiennent à des sociétés de location et d'autres, à des sociétés de transport maritime international. Certaines sociétés, comme GE Capital, possèdent une grande quantité de conteneurs et en font la location. Il y a de nombreuses questions fiscales qui s'appliquent à la location de conteneurs.

Nous avons étudié cette possibilité, mais, comme cela ne cadrait pas exactement avec ce que nous faisons, nous n'avons pas poursuivi cette avenue. Les sociétés de transport maritime qui oeuvrent dans le domaine depuis longtemps cherchent constamment à accroître leur capacité, car la taille des navires ne cesse de croître. Cela est avantageux pour les transporteurs, car ils peuvent réduire le coût du transport et ainsi devenir plus concurrents. Pour notre part, nous trouvons qu'il est plus profitable d'acquérir un terrain et de l'exploiter.

Le sénateur Atkins : J'aimerais revenir sur le manifeste. Nous savons tous que les navires doivent actuellement attendre 24 heures avant d'entrer au port.

Trouvez-vous que les manifestes sont efficaces? Lorsque vous décrivez les couches des navires qui sont dans l'océan, qui vérifie les manifestes pour garantir leur exactitude? Je sais que c'est le travail du Service américain des douanes et de la protection des frontières, mais la bureaucratie est-elle en mesure de gérer le type d'information contenue dans les manifestes?

M. Gilbert : Par souci de clarification, sénateur, les navires doivent attendre 24 heures avant de quitter le port de chargement. À Shanghai, l'information continue dans le manifeste est transmise au Service américain des douanes et de la protection des frontières 24 heures avant que le navire ne quitte le port, pour que le service puisse exiger le déchargement d'une cargaison en cas de besoin.

L'information fournie au service n'est pas différente de celle qui figure dans une déclaration de douane : le type de marchandises, leur provenance, leur valeur, et ainsi de suite.

La déclaration est soumise à divers algorithmes dans un centre pour toute l'Amérique du Nord situé à Reston, en Virginie. Si le centre relève une anomalie qu'il souhaite examiner, il en informe le port de chargement. Le centre vérifie le manifeste, mais seulement pour y relever d'éventuelles anomalies dans les marchandises déclarées, et pas nécessairement pour confirmer ce qui se trouve réellement dans le conteneur.

Le sénateur Atkins : Êtes-vous mis au courant lorsqu'un manifeste contient d'importants renseignements donnant à penser que vous ne devriez pas expédier la marchandise?

M. Gilbert : Nous ne sommes pas mis au courant, mais vous soulevez un cas unique. Nous fournissons des renseignements concrets sur le conteneur : nous indiquons son numéro, de quoi il a l'air et s'il correspond à ce qu'il est censé être. Le manifeste contient beaucoup de renseignements de nature commerciale qui ne nous regardent pas, car il s'agit d'information commerciale confidentielle concernant les activités de concurrents comme

Hudson's Bay versus Wal-Mart. We believe that information should be for government only. The box is fine if the contents are said to be athletic footwear therefore we have the general name of the commodity; if the scan looks like it is athletic footwear and not a shielded weapon; and if it has not given us a radiation signature. However, if it looks like it might contain a shielded weapon or if it gives us a radiation signature, then we take it to a secondary position to take a closer look with an isotope reader to find out what it contains. We would then turn it over to law enforcement. It is not within our purview to analyze it or to have jurisdiction over it. We simply want to be the agents to provide the information for those layers, and then let the governments deal with it.

Senator Atkins: We have been told that at certain times when a container is moved from several ports before it arrives at its destination, that movement signals the potential for closer investigation of the container. Is that true?

Mr. Gilbert: I agree with that. Drugs for methamphetamines that I mentioned earlier are sometimes shipped that way so movement would signal drug enforcement agencies to take a closer look. Smugglers would bring the drugs from one place to another and re-manifest the shipment. You could look at the normal supply chains and find that such a shipment would be a random movement to disguise the location. We are working with U.K. Revenue and Customs to give them some of the terminal information that we have so that they can begin to put the dots together globally of shipments moving from one place to another. The point you have raised is critical, but inspection is not there right now.

Senator Atkins: We have been told that containers have disappeared, for example, in the Port of Montreal. Senator Moore indicated that when a container disappears there is a way of tracking it. Is that true?

Mr. Gilbert: I said that a container can be tracked on a vessel and at a port. If the container were lost in the hinterlands of Quebec, the RCMP would need to track it down, in the same way that the RCMP would track a regular truck and its driver.

Senator Atkins: Is that if a container were dumped over a fence onto a truck and driven away from a port?

Mr. Gilbert: That is close to impossible physically because such a big piece of machinery is needed to move a container. The required machinery could not straddle a fence or be set up near a fence. It would need to be taken out by an illegitimate driver, posing as a legitimate driver, either carrying improper documentation or having someone on the inside to allow the container to be loaded on the truck and released.

Senator Atkins: Since 9/11, how have you improved the protection of your port operations?

Canadian Tire, La Baie et Wal-Mart. Nous croyons que cette information ne devrait être dévoilée qu'au gouvernement. Tout ce dont nous avons besoin, c'est du nom générique des marchandises. Nous confirmons à l'aide d'un balayage que le conteneur renferme bel et bien des chaussures de sport, par exemple, et aucune arme clandestine. Nous vérifions aussi qu'il n'émet aucune radiation. Toutefois, s'il semble que le conteneur pourrait contenir une arme clandestine ou si l'on décèle des radiations, nous amenons le conteneur dans un autre endroit pour l'examiner de plus près avec un détecteur isotopique afin de découvrir ce qui se trouve à l'intérieur. Nous le cédon ensuite à la police. Il n'est pas de notre ressort d'analyser le conteneur ou d'en disposer par la suite. Notre rôle d'intermédiaire se limite à fournir de l'information sur les couches des navires, et le gouvernement s'occupe du reste.

Le sénateur Atkins : Nous avons entendu dire que, lorsqu'un conteneur a transité par plusieurs ports avant d'arriver à destination, cela est parfois considéré suspect et peut donner lieu à un examen plus approfondi du conteneur. Est-ce vrai?

M. Gilbert : Je suis d'accord. Les substances qui servent à fabriquer les méthamphétamines, dont j'ai parlé plus tôt, sont parfois expédiées de cette façon. Des déplacements nombreux signalent aux agences de lutte antidrogue qu'elles devraient examiner le conteneur de plus près. Les trafiquants acheminent les substances à un premier endroit et produisent un nouveau manifeste. En jetant un coup d'œil sur la chaîne d'approvisionnement, on constate que des déplacements arbitraires camouflent l'itinéraire des marchandises. Nous collaborons actuellement avec l'Agence britannique du revenu et des douanes en lui fournissant certains renseignements afin de l'aider à retracer l'itinéraire des marchandises. Vous avez soulevé un point très important, mais il n'y a pas d'inspection à l'heure actuelle.

Le sénateurs Atkins : Nous avons entendu dire que des conteneurs avaient disparu, notamment du port de Montréal. Le sénateur Moore a dit que, lorsqu'un conteneur disparaît, il existe un moyen de le retrouver. Est-ce vrai?

M. Gilbert : Comme je l'ai dit, on peut localiser les conteneurs tant qu'ils se trouvent sur un navire ou au port. Si l'on perdait un conteneur dans l'arrière-pays du Québec, la GRC devrait le retrouver, de la même façon qu'elle retrouverait un camion et son conducteur.

Le sénateur Atkins : Vous voulez dire si l'on balançait un conteneur dans un camion de l'autre côté d'une clôture pour l'emporter à l'extérieur du port?

M. Gilbert : Cela serait presque physiquement impossible, car il faut de la machinerie lourde pour déplacer un conteneur. La machinerie ne pourrait pas chevaucher une clôture ni être installée près d'une clôture. Pour cela, il faudrait faire sortir la machinerie par un conducteur illégitime se faisant passer pour conducteur légitime, soit à l'aide de faux documents ou en faisant appel à une personne de l'intérieur qui ferait en sorte que le conteneur puisse être chargé sur un camion et emporté ailleurs.

Le sénateur Atkins : Depuis le 11 septembre, qu'avez-vous fait pour améliorer la protection de vos ports?

Mr. Gilbert: Protection has improved mainly with the International Maritime Organization's International Ship and Port Facility Security Code, ISPS Code, which was specific. We needed to have a security plan on each vessel, and the port operator needed to provide information to each ship. Thus, we know if it comes from a MARSEC 1, MARSEC 2 or MARSEC 3 port. There is dialogue between ship and port. We have different protocols within the levels of MARSEC 1, 2 and 3, with MARSEC 3 being the highest and when we would turn our facilities over to government. Drills are required on a periodic basis in most countries. We have site visits by local authorities who examine various things within our facilities. Other than physical inspection, we have background checks and worker IDs. In many places, we have extended background checks and IDs to the drivers who go outside our facilities as well.

Senator Day: Mr. Gilbert, if I take the airport route from the new Hong Kong airport onto the island, do I pass Hongkong International Terminals at Kwai Chung on my right side? Is that your facility?

Mr. Gilbert: Yes, you would go right through the middle of it, senator.

Senator Day: I have marvelled at that facility on numerous occasions. The chairman and this committee have a standing invitation to visit that facility. I am sure we could find a good hotel in the area. That facility can handle 14 ships at one time.

Mr. Gilbert: Yes.

Senator Day: I had a couple of points of clarification. Approximately 1 per cent of containers are given a no-load order overseas at the facility before they are loaded.

Mr. Gilbert: I believe that I said less than 1 per cent.

Senator Day: Your notes provided to the committee state "approximately 1 per cent of containers are given a 'No Load' order overseas" at the facility before they are loaded.

However, the point is, customs is concerned about only 20 per cent of all U.S.-bound containers. If they are concerned about five times that number — 5 per cent — and they have a no-load for 1 per cent, why would they not have a no-load for 5 per cent? Then, they would look at all the ones they are concerned about.

Mr. Gilbert: I believe it is a capability issue because they are inspecting them by themselves.

Senator Day: I understood that they had customs officers at the loading area so there are customs officers doing this work at that location and they are unable to inspect all the ones they are interested in?

Mr. Gilbert: That is my opinion.

M. Gilbert : La principale amélioration est survenue au niveau du Code de sécurité de l'Organisation maritime internationale, ou Code ISPS, qui était très précis. Nous avons besoin d'un plan de sécurité pour chaque navire, et l'exploitant devait fournir de l'information à chaque navire. Ainsi, nous savons si un navire provient d'un port de niveau MARSEC 1, MARSEC 2 ou MARSEC 3. Il y a un dialogue entre le navire et le port. Nous avons divers protocoles pour chaque niveau, MARSEC 1, 2 et 3 — MARSEC 3 étant le plus élevé — et advenant le cas où nous devons céder nos installations au gouvernement. Dans la plupart des pays, il y a des exercices périodiques obligatoires. Les autorités locales effectuent des visites sur les lieux, lors desquelles elles inspectent nos installations. En plus de l'inspection des lieux, les travailleurs sont soumis à des enquêtes de sécurité et doivent transporter une carte d'identité. Dans de nombreux ports, ces mesures ont été étendues aux conducteurs qui sortent du port.

Le sénateur Day : Monsieur Gilbert, si je me rends en voiture sur l'île à partir du nouvel aéroport de Hong Kong, est-ce le Terminal international de Hong Kong à Kwai Chung que j'aperçois à ma droite? S'agit-il de vos installations?

M. Gilbert : Oui, vous les traverseriez en plein milieu.

Le sénateur Day : Ces installations ne cessent de m'émerveiller. Le président du comité a reçu une invitation pour visiter le port. Je suis sûr que nous pourrions trouver un bon hôtel dans le coin. Ce port peut accueillir 14 navires à la fois.

M. Gilbert : C'est exact.

Le sénateur Day : J'aimerais avoir des clarifications sur deux points. Approximativement 1 p. 100 des conteneurs sont frappés par une interdiction de chargement à l'étranger avant d'être chargés sur un navire.

M. Gilbert : Je crois avoir dit que c'était moins de 1 p. 100.

Le sénateur Day : Dans les notes que vous avez fournies au comité, vous parlez d'« approximativement 1 p. 100 ».

Mais là où je veux en venir, c'est que seulement 20 p. 100 de tous les conteneurs destinés aux États-Unis sont considérés suspects par les douanes. Si 5 p. 100 des conteneurs sont considérés suspects, alors pourquoi les douanes n'interdisent-elles pas le chargement de 5 p. 100 des conteneurs, au lieu de seulement 1 p. 100? Ainsi, elles pourraient inspecter tous les conteneurs suspects.

M. Gilbert : Je crois que c'est une question de capacité, car elles inspectent elles-mêmes les conteneurs.

Le sénateur Day : Je croyais qu'il y avait des douaniers au point d'embarquement justement pour inspecter les conteneurs suspects. Vous me dites qu'ils sont incapables d'inspecter tous les conteneurs qui les intéressent?

M. Gilbert : C'est ce que je pense.

Senator Day: You talked about the U.S. Department of Defense radio-frequency identification, RFID, as being known technology. Was that used on the smart box experiment and by your company?

Mr. Gilbert: The one done on the smart box was a single-source product by U.S. CBP and not the one used by DOD.

Senator Day: Do they use high frequency?

Mr. Gilbert: They use a 2.4 megahertz, MHz, frequency on the CBP. The DOD uses a 4.33 gigahertz, GHz, frequency.

Senator Day: You have implemented the Department of Defence high-frequency system; has it worked well for you?

Mr. Gilbert: We took it commercially off the shelf right after 9/11 and said if it is good enough for DOD, ANSEC and NATO, we would use it. We deployed it in a number of our facilities because we felt it would happen. We never found the mandate so we put a hold on putting it into more ports.

Senator Day: Did you, at any time, have problems with licensing? We have had a bit of history here with respect to licensing and emitting of high-frequency sound waves. Was that one reasons you did not proceed with that?

Mr. Gilbert: Actually, the ISO standard now for tags, which should come out by the end of this year or the first part of next year, is putting a dual frequency at 2.4 MHz and 4.33 GHz because those frequencies are the two accepted ones globally. We said fine; we want to use 4.33 GHz because of that very facility you drove past in Kwai Chung; it is difficult to have a read that does not have that kind of frequency of 4.33 GHz; 2.4 MHz only has a few metres and we need 100 metres. Also, with all the machinery we have there, it was more adaptable.

Senator Day: We have looked into the smart box concept, not only on the shipping lanes on the marine side. We also heard that once the box is at the dock and put on rail or a truck, by using global positioning, GPS, that box can be traced wherever it might go until it arrives at its destination.

Mr. Gilbert: Our opinion is that GPS is an expensive method versus RFID, which is the type used in the toll roads. If we had a box that had an RFID reader and it was put in every way station in North America — which is not a lot in comparison, because it is relatively inexpensive equipment — you would have a good grid of where containers are, and that could be domestic trucks as well as marine.

Le sénateur Day : Vous avez dit que l'identification par radiofréquence, un procédé employé par le Département américain de la défense, est une technologie connue. Cette technologie a-t-elle été utilisée dans le cadre du projet de conteneurs intelligents? Votre société l'utilise-t-elle?

M. Gilbert : Le dispositif utilisé pour les conteneurs intelligents est un produit de source unique du Service américain des douanes et de la protection des frontières. Ce n'était pas celui du Département de la défense.

Le sénateur Day : Utilisent-ils une fréquence élevée?

M. Gilbert : Le service des douanes utilise une fréquence de 2,4 MHz et le Département de la défense, une fréquence de 4,33 GHz.

Le sénateur Day : Vous avez mis en place le système à haute fréquence du Département de la défense. Ce système fonctionne-t-il bien?

M. Gilbert : Nous avons acheté le système dans le commerce au lendemain du 11 septembre. Nous nous sommes dit que s'il était assez bon pour le Département de la défense, l'ANSEC et l'OTAN, nous allions aussi l'utiliser. Nous l'avons déployé dans beaucoup de nos ports parce que nous pensions qu'il deviendrait obligatoire. Toutefois, comme nous n'avons jamais obtenu de mandat à cet égard, nous avons suspendu son déploiement dans d'autres ports.

Le sénateur Day : Avez-vous connu quelque difficulté que ce soit à obtenir un permis? Nous avons déjà eu des problèmes ici, en ce qui a trait à l'obtention de permis et à l'émission d'ondes sonores à haute fréquence. Est-ce l'une des raisons pour lesquelles vous n'avez pas continué?

M. Gilbert : En fait, la nouvelle norme ISO en la matière, qui entrera en vigueur à la fin de l'année ou au début de l'année prochaine, préconise les deux fréquences 2,4 MHz et 4,33 GHz, car elles sont universellement acceptées. Cela tombe bien, car nous voulons utiliser la fréquence 4,33 GHz au port de Kwai Chung, dont vous parliez plus tôt, parce qu'il est difficile d'avoir une lecture qui n'a pas cette fréquence. La fréquence 2,4 MHz n'a que quelques mètres, et nous avons besoin de 100 mètres. De plus, avec toute la machinerie qui se trouve là-bas, c'était mieux adapté.

Le sénateur Day : Nous étudions la possibilité d'utiliser des conteneurs intelligents dans les couloirs de transports maritime, entre autres. Nous avons aussi entendu dire que, une fois qu'un conteneur est chargé sur un train ou sur un camion, on peut le retracer dans tous ses déplacements jusqu'à ce qu'il arrive à destination, à l'aide du système mondial de localisation, ou GPS.

M. Gilbert : Nous trouvons que le GPS coûte cher à comparer à l'identification par radiofréquence, qui est le type de dispositif utilisé sur les routes à péage. Si tous les conteneurs qui passent par les arrêts intermédiaires en Amérique du Nord étaient munis d'un dispositif de radiofréquence — ce qui coûterait moins cher en comparaison, puisqu'il s'agit d'équipement relativement peu coûteux — nous aurions une grille assez précise de l'emplacement des conteneurs, et cela fonctionnerait aussi bien pour les camions à l'intérieur du pays que pour les navires.

The difference with GPS is, in particular, if you have a fleet that is a closed fleet; let us say you are Schneider International trucking, you might want to use GPS because you could then do a lot more routing. That system is closed. FedEx has a closed system, as well. They know where all their goods are because a FedEx employee does the scan; therefore, the closed system is very accurate.

In the marine industry, we have a very open system; boxes are traded all the time. Consortiums of ships would have a box from one company, from another company and then from a leasing company. Boxes might have been in Shanghai one day and then somewhere else the next day. A container changes its good about six times a year. It could be in Spain or South Africa — all these boxes move around. A GPS on them would be difficult to maintain, and expensive.

Senator Day: That would be the case if the GPS system was permanently attached to the box; however, if it was part of the seal, and then shown in the manifest and it had its own number, you would avoid that problem.

Mr. Gilbert: Reading back from satellites is a lot more expensive.

Senator Day: Yes, I appreciate that.

Mr. Gilbert: It is a lot more expensive than reading as you go past a reader in a way station on the road.

Senator Day: I agree with you. My final question is a point of clarification. You said that beginning in 2005, every truck entering the main gates in Hongkong International Terminals and Modern Terminals has passed through portal screening technologies. When you talk about portal screening, are you talking about the screening by radio-frequency identification, X-raying and detection for radiation? Are all those types included in the term “portal screening”?

Mr. Gilbert: If I said “all,” I misspoke, because we had two gauntlets running. It was not all our gates, but it was a significant amount — I would say close to 40 or 50 per cent.

If I could take you to this information in the presentation again, maybe the clerk could help me.

Senator Day: This was your industrial engineering project to try to move them through quickly.

Mr. Gilbert: Correct.

Mr. Gilbert: If you look at the graph, that is a histogram of the speeds that we take a box through. Once we are over 20 kilometres per hour, a shutter opens as the head of the box goes past. The shutter opens and takes the scan; as it hits the back of the box, the shutter closes. That is there to protect the health and welfare of the driver so that no radiation is emitted on the driver.

Senator Day: Is this a Vacus-type machine?

Quant au GPS, il est avantageux si l'on exploite un parc fermé. Les sociétés comme Schneider International Trucking, par exemple, ont intérêt à utiliser le GPS, car ce système permet un bien meilleur suivi. C'est un système fermé. FedEx a également un système fermé. FedEx sait où se trouvent toutes les marchandises, car c'est l'un de ses employés qui effectue le balayage. Ce système fermé est donc très précis.

Dans le secteur du transport maritime, le système est très ouvert; les conteneurs changent constamment de main. Les consortiums maritimes ont des conteneurs qui appartiennent à diverses sociétés, et certains sont loués. Des conteneurs peuvent se trouver à Shanghai un jour et ailleurs le lendemain. Les marchandises dans les conteneurs sont changées environ six fois par année. Ils peuvent aller en Espagne ou en Afrique du Sud — ils se déplacent tous beaucoup. L'entretien d'un GPS installé sur les conteneurs serait difficile et coûteux.

Le sénateur Day : Ce serait effectivement le cas si le GPS était attaché au conteneur de façon permanente. Toutefois, si l'on installait le GPS sur le dispositif de scellement et qu'on consignait son numéro dans le manifeste, on éviterait ce problème.

M. Gilbert : Obtenir de l'information par satellite coûte plus cher.

Le sénateur Day : Oui, je comprends.

M. Gilbert : Cela coûte beaucoup plus cher que de scanner un conteneur dans un arrêt intermédiaire sur la route.

Le sénateur Day : Je suis d'accord. Ma dernière question vise à clarifier un point. Vous avez dit que, depuis 2005, tous les camions qui franchissent l'entrée principale de la Hong Kong International Terminals and Modern Terminals passent dans un portique de détection. Lorsque vous parlez de « portique de détection », voulez-vous parler d'identification par radiofréquence, d'inspection radiographique et de détection de radiation? Le terme « portique de détection » englobe-t-il ces trois techniques?

M. Gilbert : Si j'ai dit « tous les camions », c'est une erreur, car il y avait seulement deux couloirs en fonction. Ce n'était pas toutes nos entrées, mais une bonne proportion — je dirais près de 40 ou 50 p. 100.

Il faudrait retrouver l'information dans le document. La greffière pourrait peut-être m'aider.

Le sénateur Day : C'est un projet de génie industriel que vous aviez lancé afin d'accélérer le passage des conteneurs.

M. Gilbert : C'est exact.

M. Gilbert : Si vous jetez un coup d'oeil sur le graphique, vous constaterez qu'il s'agit d'un histogramme indiquant les vitesses auxquelles se déplacent les conteneurs. Une fois qu'on a dépassé 20 kilomètres à l'heure, un obturateur s'ouvre lorsque le devant du conteneur passe vis-à-vis; le balayage s'effectue. Lorsqu'il frappe l'arrière du conteneur, l'obturateur se referme. Ce dispositif sert à protéger la santé des camionneurs en empêchant qu'ils soient exposés à des radiations.

Le sénateur Day : S'agit-il d'une machine de type Vacus?

Mr. Gilbert: Yes: That shutter is determined by speed. You can go to zero, but we do not want anyone to do that because we need people to move. We want the condition and behaviour around 16 kilometres — and that is where you see the peak there — or we shut it off and make them re-route. If you look at the next page, you can see how the gauntlet is set up. At one set, the Vacus is being read so they have a view of the box. At the same time, they have an optical character reader, OCR — they look at the container number.

Senator Day: That is like a camera?

Mr. Gilbert: It is a camera, but it is a recording camera that matches the number against software of the container number that is supposed to compare the number against another set of information — booking number and the driver number, et cetera.

Then the box goes to the next one, and then it has a radiation scan. If there is no radiation anomaly, it goes into the gate. It goes through that gauntlet and fans into gates. We have RFID readers in different places in the yard, but we would put them on there if that is where we are going. That gauntlet can feed a lot of boxes into a number of gates as they go in to finish off their registry.

Senator Day: I find it interesting that you were able to do all this with your own revenue, as opposed to looking for government revenue to do it.

Mr. Gilbert: This is actually the unique situation here. The U.S. government has spent over \$1 billion in port security to help with port grants, and I am sure that you have seen that. We have not been paid one penny by one government because we are a private organization; we are not a municipal facility. What we do when is charge the shipper a nominal fee for entrance into our facilities. This is a net win for no appropriations from the government.

However, south of this border, it is a land of pork when it comes to port security, and we have not looked at the supply chain: That is the Trojan horse.

The Chairman: I want to close on two points. You touched on one right now with Senator Day. If I understand you correctly, you put in \$200 million worth of equipment. With the charges that you have, if you pick Hong Kong, how long was the payback? How long did it take for you to recover your \$200 million or when will you recover your \$200 million with the charges on the containers going through?

Mr. Gilbert: It depends on the facility and it depends on the volume. Certain ones are different than the others. In our high-volume facilities, it is quicker than in the low-volume ones. We operate half of Gdynia-Gdansk and we have only

M. Gilbert : Oui, l'action de l'obturateur est déterminée par la vitesse. En principe, nous pourrions faire arrêter les camions, mais ce n'est pas ce que nous voulons. Les gens ne doivent pas rester là. Nous visons une vitesse de 16 kilomètres — la colonne la plus élevée sur l'histogramme. Si le camion ne va pas assez vite, nous éteignons le portail et faisons passer le camion de nouveau. À la page suivante, on peut voir à quoi ressemble un couloir. Au premier portique, le système Vacus balaye le conteneur pour obtenir une image de ce dernier. Au même moment un programme de reconnaissance optique de caractères, ou ROC, decode le numéro du conteneur.

Le sénateur Day : C'est comme un appareil photographique?

M. Gilbert : C'est un appareil photographique enregistreur qui compare le numéro du conteneur avec le numéro inscrit dans un logiciel, lequel est censé comparer ce numéro avec une autre série de renseignements — le numéro de contrat d'affrètement, le numéro du camionneur, et ainsi de suite.

Le conteneur passe ensuite dans le deuxième portique, qui est un détecteur de radiation. Si aucune anomalie n'est décelée, le conteneur se rend au point d'accès. Les conteneurs franchissent ce couloir, puis se dispersent dans des points d'accès. Il y a des scanners d'identification radiofréquence à divers endroits sur le port, mais nous les installons là si c'est là que nous allons. Un tel couloir peut acheminer beaucoup de conteneurs vers de nombreux points d'accès, où l'on finalise ensuite leur enregistrement.

Le sénateur Day : Je trouve intéressant que vous ayez réussi à mettre tout cela en place sans solliciter d'aide gouvernementale.

M. Gilbert : Nous sommes en fait dans une situation unique. Le gouvernement américain a investi plus de 1 milliard de dollars dans la sécurité portuaire, afin d'accroître ses subventions aux ports. Je suis sûr que vous avez eu vent de cela. Nous n'avons pas reçu un sou du gouvernement, parce que nous sommes une organisation privée; nous ne sommes pas un port municipal. Nous faisons donc payer un droit d'entrée peu élevé aux transporteurs. Nous compensons ainsi l'absence d'aide gouvernementale.

Toutefois, au sud de la frontière, la sécurité portuaire est en proie à beaucoup de favoritisme, et nous n'avons pas examiné la chaîne d'approvisionnement : le cheval de Troie.

Le président : J'aimerais aborder deux points pour terminer. L'un d'eux est ce dont vous venez de parler avec le sénateur Day. Si je comprends bien, vous avez dépensé 200 millions de dollars en équipements. Avec le droit que vous faites payer — si l'on prend le port de Hong Kong — combien de temps vous a-t-il fallu pour rembourser ce montant? Combien de temps vous a-t-il fallu ou vous faudra-t-il pour recouvrer ces 200 millions de dollars avec le droit que vous faites payer pour chaque conteneur qui franchit le port?

M. Gilbert : Cela dépend de chaque port et de l'achalandage. Cela varie d'un cas à l'autre. Dans nos ports très achalandés, cela prend moins de temps que dans les autres. Nous exploitons la moitié de Gdynia-Gdansk et cela ne représente que 300 000

300,000 containers. We have millions in Hong Kong. We spread the cost on an enterprise-wide basis and we do not break it out to that degree.

The Chairman: The first thing that is clear to us is that this is not something that you go to one port and say: Okay, you folks do it. It needs to be implemented throughout the system. I think you made it clear that if one port raises the barrier, the competition will go elsewhere. A port operator needs to be confident that competing ports will face the same sort of barriers.

To put the case well, is it possible for us to obtain from you roughly how long it takes a port to recover? Perhaps you could give us a high, low, and medium estimate.

Mr. Gilbert: We would look to recover most investments of capital expenditure, other than major ones such as cranes because of wear and tear, within five years. Five years is probably a long period of time for technology as well. We would need different technology and upgrades as well.

We are concerned. We have a unique situation where we provide pre-clearance. We own and operate only one airport. It is in Freeport, Bahamas. We obtained it because we had to take it with the lot in privatization. The transportation security administration has changed four times in a period of two years as to what they want. We put one piece of kit there and then they want another thing for another piece of kit. We would like to have at least five years and then we would change the kit.

That would probably be the best way to answer your question, Mr. Chairman.

The Chairman: If I understand you correctly, security has to be system-wide. In North America, for example, Canada could not be expected to do it if the United States did not do it at the same time. It would not be a competitive or reasonable situation, and vice versa. If the United States was required to do it, they would need to be confident that Canada and Mexico would proceed at the same time, or those other countries would have an advantage. That is the first point.

Mr. Gilbert: If Canada did it and the U.S. did not, then that situation would be difficult for Canadian companies. If the U.S. did it and Canada did not, I think in short order Canada would say it is the right thing to do, but the U.S. could probably carry it on their own because of the volumes they have.

The Chairman: You said the payback is somewhere around a five-year range, depending on the volume going through the port.

Mr. Gilbert: Yes.

conteneurs. Nous en avons des millions à Hong Kong. Nous amortissons les coûts à l'échelle de toute l'entreprise et nous ne les fractionnons pas à un tel degré.

Le président : La première chose qui semble claire, c'est qu'il ne suffit pas de demander à un port de mettre en place ces procédures. Elles doivent être mise en place à la grandeur du réseau. Je crois que vous avez indiqué clairement que si un port élève la barrière, la concurrence ira ailleurs. L'exploitant d'un port doit avoir la certitude que ses concurrents seront confrontés aux mêmes types d'obstacles.

Dans cette optique, pourriez-vous nous dire en gros combien de temps cela prend-t-il pour qu'un port recouvre ces coûts? Vous pourriez peut-être nous faire une estimation du temps maximal, minimal et moyen.

M. Gilbert : Nous pouvons espérer récupérer la majorité de nos dépenses en capital, à l'exception des dépenses majeures comme les grues, en raison de l'usure, en deçà de cinq ans. Cinq ans, c'est probablement une longue période pour la technologie. Il faudrait aussi acquérir de nouvelles technologies et moderniser nos installations.

Nous sommes inquiets. Nous sommes dans une situation unique, car nous effectuons le prédédouanement. Nous possédons et exploitons un seul aéroport. C'est celui de Freeport, aux Bahamas. Nous l'avons acquis parce qu'il faisait partie d'un lot d'organismes privatisés. Les responsables de la sécurité dans les transports ont changé d'idée quatre fois depuis deux ans au sujet de ce qu'ils veulent. Nous leur avons fourni certains équipements et ils veulent déjà les remplacer. Nous aimerions qu'ils gardent l'équipement pendant au moins cinq ans, et ensuite nous le remplacerions.

C'est probablement la meilleure réponse que je puisse donner à votre question, monsieur le président.

Le président : Si je comprends bien, les mesures de sécurité doivent toucher l'ensemble du réseau. En Amérique du Nord, par exemple, on ne pourrait pas demander au Canada d'agir à moins que les États-Unis ne le fassent aussi en même temps. Sinon, la situation ne serait ni concurrentielle, ni raisonnable, et vice-versa. Si l'on obligeait les États-Unis à agir, ceux-ci voudraient avoir la certitude que le Canada et le Mexique feraient la même chose en même temps, pour ne pas qu'ils aient un avantage. C'est mon premier point.

M. Gilbert : Si le Canada agit, mais que les États-Unis ne font rien, la situation sera difficile pour les sociétés canadiennes. Si les États-Unis agissent, mais que le Canada ne fait rien, je crois que le Canada se rendrait vite compte que c'est la bonne chose à faire, mais les États-Unis pourraient probablement s'en sortir quand même grâce à l'achalandage des ports américains.

Le président : Vous avez dit que la période de récupération se situe autour de cinq ans et qu'elle varie en fonction de l'achalandage des ports.

M. Gilbert : Oui.

The Chairman: That leads us then to the question of the capacity of the different governments and the different customs organizations or border services agencies to process the data and to staff for it. You did not give a company opinion but a personal opinion that there was a reluctance to take the responsibility. Then, there was the fact that the people were not there in sufficient numbers to make proper use of the data so that it could be analyzed. Do I understand you correctly?

Mr. Gilbert: Mr. Chairman, I believe that is most of what I meant to say. That was for a real-time analysis. If we had an incident, however, and we then went to MARSEC 3, we could have the data available, even though it was not used to stop the initial incursion. We could keep the supply chain in shape because we could then take the information and truly triage every one of those little boxes in the bay plan.

The Chairman: You are not advocating that, are you? You are saying, Let us protect the country first and get it right with enough customs people to do it in real-time.

Mr. Gilbert: There is a significant ability through technology to do pattern recognition. I submit to you that your briefcase or my briefcase going through the scanner at the airport is far more difficult to analyze than a homogeneous container load of athletic footwear.

The Chairman: What you are trying to identify and bring to the committee's attention is the capacity of various customs organizations to deal with the data once there is an undertaking to place equipment in each of the ports.

Mr. Gilbert: First, I believe the government should recognize that this security is valuable, which has not been spoken about overtly. We have had Secretary of Homeland Security, Michael Chertoff, in Kwai Chung, along with a number of different senators. They have all said they believe that this approach has large promise. However, we end up with the SAFE Ports Act and we have three more pilot projects. I really cannot explain that.

To answer your question: Is it because they do not have enough manpower to handle it? I cannot answer that because I believe that we can handle this.

The Chairman: If we look for someone who does not agree with this process, is it likely to be the major shippers? Is it likely to be shipping lines? Who is likely to be opposed to this? Are you aware of hearings that have taken place where people have said, "No, this proposal is for the birds"?

Mr. Gilbert: I have not heard anyone who would publicly say it is for the birds. I think they will probably push back any mandate that would put any cost on to their businesses.

The Chairman: Even if it was recoverable within five years?

Le président : Cela nous amène à discuter de la capacité des divers gouvernements, organismes douaniers et agences de services frontaliers à gérer les données et à employer le personnel nécessaire à cette fin. Vous nous avez dit que, selon votre opinion personnelle, et non celle de votre société, il y avait une résistance à assumer la responsabilité. Il y a aussi le fait que les gens n'étaient pas assez nombreux pour manipuler les données afin qu'elles puissent être analysées. Ai-je bien compris?

M. Gilbert : Monsieur le président, je crois que c'est principalement ce que je voulais dire. Je parlais en fait d'analyse en temps réel. Si un incident survenait, toutefois, et que nous devions passer au niveau MARSEC 3, les données seraient disponibles, même si elles ne pourraient pas servir à empêcher l'incursion initiale. Nous pourrions maintenir la chaîne d'approvisionnement en bon état parce que nous pourrions, à l'aide de l'information, faire un véritable triage de chacun des conteneurs qui figurent sur le plan des baies.

Le président : Ce n'est pas ce que vous préconisez, je me trompe? Ce que vous dites, c'est protégeons avant tout le pays de manière efficace en employant suffisamment de douaniers pour permettre l'analyse des données en temps réel.

M. Gilbert : La technologie nous permet de très bien reconnaître les formes. Je dirais que votre porte-documents, ou encore le mien, est beaucoup plus difficile à analyser lorsqu'il passe dans le scanneur d'un aéroport qu'une cargaison homogène de chaussures de sport.

Le président : Vous essayez d'attirer l'attention du comité sur la capacité des divers organismes douaniers à gérer les données une fois qu'on aura décidé de mettre l'équipement en place dans chaque port.

M. Gilbert : Tout d'abord, je crois que le gouvernement devrait reconnaître que ces mesures de sécurité sont valables, ce dont il n'a pas été question ouvertement. Nous avons reçu le secrétaire de la sécurité intérieure, Michael Chertoff, à Kwai Chung, ainsi qu'un certain nombre de sénateurs. Ceux-ci ont tous dit qu'ils trouvaient cette approche très prometteuse. Toutefois, nous nous retrouvons aujourd'hui avec la loi sur les ports sûrs et trois autres projets pilotes. C'est à n'y rien comprendre.

Pour répondre à votre question, à savoir si c'est parce qu'il n'y a pas assez de main d'oeuvre, je ne peux pas dire que ce soit le cas, car je crois que nous avons une main d'oeuvre suffisante.

Le président : Qui est le plus susceptible de s'opposer à ces mesures? Les principaux transporteurs maritimes? Les sociétés de transport maritime? Qui est le plus susceptible de s'opposer? Savez-vous si des personnes ont déjà déclaré, lors d'audiences, que cette proposition ne valait rien?

M. Gilbert : Je n'ai entendu personne dire publiquement que cela ne valait rien. Je crois que les sociétés tenteront de retarder tous mandats qui leur imposeront des coûts additionnels.

Le président : Même s'ils peuvent être recouvrés en deçà de cinq ans?

Mr. Gilbert: It is an ongoing charge to a shipper to maintain this type of information because they would pay a security charge at the gate as they entered.

The Chairman: What if it was a level playing field throughout the system?

Mr. Gilbert: It is no different than for an airplane ticket right now. We all pay a security charge for the plane ticket across the board.

The Chairman: I understand. Our calculations were that the cost was in the area of a 1 per cent increase on the existing shipping charge.

Mr. Gilbert: On the freight rate itself, that is correct.

The Chairman: On that note, I want to thank you for appearing before the committee. I believe I can say on behalf of the committee that we have found your testimony to be useful and helpful.

We want to be able to come back to you in the future and ask you to provide us with further information. We may well write to you asking for more detailed explanations of things that occur to us as we analyze your testimony.

Mr. Gilbert: Thank you very much for the opportunity.

The Chairman: For members of the public viewing the program, if you have any questions or comments, please visit our website at www.sen-sec.ca. We post witness testimony, as well as confirmed hearing schedules. Otherwise, you may contact the clerk of the committee by calling 1-800-267-7362 for further information or assistance in contacting members of this committee.

The committee adjourned.

M. Gilbert : La gestion de cette information représente des dépenses continues pour les transporteurs maritimes, car il faudrait qu'ils payent un droit pour la sécurité à l'entrée du port.

Le président : Que se passerait-il si les règles du jeu étaient équitables à la grandeur du réseau?

M. Gilbert : C'est la même chose que pour les billets d'avion à l'heure actuelle. Nous payons tous un droit pour la sécurité lorsque nous achetons un billet d'avion, et c'est la même chose partout.

Le président : Je comprends. Nous avons calculé une augmentation du coût du transport maritime d'environ 1 p. 100.

M. Gilbert : Si l'on parle strictement du tarif-marchandises, c'est exact.

Le président : Sur ce, je vous remercie d'avoir témoigné devant le comité. Je crois que je parle au nom de tout le comité lorsque je dis que nous avons trouvé votre témoignage très utile.

Nous aimerions communiquer de nouveau avec vous dans l'avenir afin d'obtenir plus d'information. Il se pourrait que nous vous écrivions pour vous demander des explications plus détaillées sur certains points lorsque nous analyserons votre témoignage.

M. Gilbert : Merci beaucoup de m'avoir donné la possibilité de témoigner.

Le président : J'invite les téléspectateurs à visiter notre site web, au www.sen-sec.ca, s'ils ont des questions ou des commentaires. Les témoignages et le calendrier confirmé de nos réunions figurent sur le site web. Vous pouvez aussi contacter la greffière du comité, au 1-800-267-7362, pour obtenir de plus amples renseignements ou pour joindre les membres du comité.

Le séance est levée.

Canadian Mounted Police:

Assistant Commissioner Raf Souccar, Federal and International Operations;

Chief Superintendent Mike Cabana, Federal and International Operations, Director General, Border Integrity.

Monday, November 6, 2006

Hutchison Port Holdings:

Gary D. Gilbert, Senior Vice-President — Americas.

Gendarmerie royale du Canada :

Commissaire adjoint Raf Souccar, Opérations fédérales et internationales;

Surintendant principal Mike Cabana, Opérations fédérales et internationales, directeur général de l'intégrité des frontières.

Le lundi 6 novembre 2006

Hutchison Port Holdings :

Gary D. Gilbert, vice-président principal — Amériques.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Public Works and Government Services Canada –
Publishing and Depository Services
Ottawa, Ontario K1A 0S5

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada –
Les Éditions et Services de dépôt
Ottawa (Ontario) K1A 0S5

WITNESSES

Monday, October 16, 2006

As an individual:

Alan S. Williams.

National Defence

Brigadier-General A.J. Howard, Director General Operations,
Strategic Joint Staff;

Colonel J.G.E. Tremblay, Director Current Operations, Strategic
Joint Staff.

Monday, October 30, 2006

Canadian Air Transport Authority:

Jacques Duchesneau, C.M., President and Chief Executive Officer;

Mark Duncan, Executive Vice-President and Chief Operating
Officer;

Kevin McGarr, Vice-President and Chief Technology Officer.

(Continued on previous page)

TÉMOINS

Le lundi 16 octobre 2006

À titre personnel :

Alan S. Williams.

Défense nationale

Brigadier-général A.J. Howard, Directeur général des opérations
État-major interarmées stratégique;

Colonel J.G.E. Tremblay, Directeur des opérations en cours, État-
major interarmées stratégique.

Le lundi 30 octobre 2006

Administration canadienne de la sûreté du transport aérien :

Jacques Duchesneau, C.M., président et chef de la direction;

Mark Duncan, vice-président exécutif et chef des opérations;

Kevin McGarr, vice-président et chef de la technologie.

(Suite à la page précédente)



